Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem



Auto i Turysta

ROK I
Nr. 15/16

GRUDZIEŃ
1930 ROKU

Oficjalny organ Polskiego Touring Klubu

Sprawa paliwa i smarów

CENA 80 GR.

ASFALTY DROGOWE

GALKAR

wszelkie gradacje do robót
powierzchniowych, wgłębnych
oraz asfaltobetonów.



»KARPATY«

SPRZEDAŻ PRODUKTÓW NAFTOWYCH

SPÓŁKA Z OGR. POR.

Auto i Turysta

ROK 1 WARSZAWA, GRUDZIEŃ 1930 Nr. 15 — 16

Od Redakcji!

Automobiliści konsumują przeszło 60 proc. ogólnej ilości benzyny, produkowanej przez polski przemysł naftowy, — a mimo to znają benzynę... tylko z pompy i mieliśmy już nieraz sposobność zauważyć, iż ogół automobilistów wyrobił sobie bardzo błędne poglądy, oparte na zupełnej nieznajomości problemu.

Uważaliśmy przeto za konieczne zapoznanie naszych Czytelników z temi sprawami i w tym celu zwróciliśmy się do kilku najwybitniejszych znawców problemu naftowego, którzy nadesłali nam artykuły, naświetlające dane zagadnienia. Mamy nadzieję, że ogół automobilistów znajdzie tu szereg wiadomości i informacji ciekawych, a dla przeciętnego «zjadacza benzyny» zupełnie nowych.

INŻ. HENRYK SALOMON DE FRIEDBERG
Naczelnik Wydziału Naftowego Ministerstwa Przemysłu i Handlu

Kilka słów o polskim przemyśle naftowym



Mało kto w Polsce interesuje się przemysłem naftowym, mało kto dokładnie jest o nim poinformowany; przeważnie wie się o nim tyle, że „nafciarze", to strasznie bogaci ludzie, którzy gdzieś tam w Borysławiu kopią szyby, z nich tryska ropa naftowa, czyniąc ich przez jedną noc miljonerami, że tę ropę przerabia się w rafinerjach na bezynę i naftę, które są strasznie drogie, robią z nich także oleje smarowe... ale jedynie dobre oleje, są oleje amerykańskie. Ponadto od kilku lat, odkąd po miastach naszych pojawiły się pompy benzynowe, wpadły w oko publiczności nazwy kilku firm naftowych, no i przeważnie na tem kończy się znajomość przemysłu naftowego.

A jednak warto się zastanowić nad tem, że nawet w polityce od dłuższego czasu mówi się o nafcie, jako o tym drogocennym płynie, który państwom sprzymierzonym w czasie wielkiej wojny pozwolił „na falach benzyny" zwyciężyć państwa centralne, które odtąd stanowi przedmiot rozlicznych i uporczywych zabiegów politycznych, czy to na polu międzynarodowych spraw terytorjalnych, czy stosunków gospodarczych między państwami; warto pomyśleć o tem, że w obecnym czasie w Europie tylko trzy państwa należą do krajów naftowych, t. j. mają dostateczną jej ilość na pokrycie własnych zapotrzebowań, a nawet na eksport, t. j. Rosja, Rumunja i Polska, że inne albo ropy naftowej wcale nie posiadają, albo posiadają jej tak niewiele, że wytwarzana ilość nie stoi w żadnym stosunku do zapotrzebowania (Francja, Niemcy, Czechosłowacja).

Chcąc uprzytomnić sobie znaczenie własnego przemysłu naftowego wystarczy w czasopiśmie automobilistów podkreślić, że przemysł ten dostarcza olejów pędnych, t. j. benzyny, nafty i oleju gazowego dla automobili, traktorów, okrętów, łodzi podwodnych, lotnictwa i dla przeróżnych motorów stałych, używanych w przemyśle. Wobec postępującej coraz bardziej motoryzacji całego naszego życia, znaczenie uniezależnienia się od zagranicy, co do materjałów pędnych, uwypukla się wyraźnie. Jeśli nadto przypomnimy sobie znaczenie motoryzacji armji na wypadek wojny: znaczenie automobili, traktorów, tanków, lotnictwa, a w marynarce wojennej łodzi podwodnych, oraz znaczenie powiększenia promienia działalności statków, które powoduje płynny opał statków w porównaniu z węglem — zrozumiemy olbrzymią doniosłość własnego przemysłu naftowego dla obrony państwa.

Stąd też płyną podniety dla rządów wszystkich państw, by nie żałować bardzo poważnych starań i bardzo poważnych kosztów, by stworzyć własny przemysł naftowy. Dlatego Francja nie waha się po-

nosić wszelkich trudności utrzymania się Syrji, aby zbliżyć się do pól naftowych w Mosulu, których jedną czwartą część udało się jej zdobyć i prowadzi od szeregu lat trudne rokowania i starania, aby wreszcie pola te uruchomić i połączyć je rurociągiem z jednym ze swych portów syryjskich i w tym celu poniosła już niemałe wydatki. Dlatego Włochy premjują wiercenia za ropą na półwyspie Italskim, choć wyniki ich są minimalne, tworzą niemałym nakładem własne państwowe przedsiębiorstwo naftowe, które prowadzi wiercenia w Albanji i dlatego nie wahały się przed użyciem rozmaitych środków, aby kraj ten jaknajbardziej od siebie uzależnić. Dlatego Hiszpanja wprowadziła u siebie monopol naftowy; dlatego Niemcy, nie mając nadziei uzyskania na swoich polach naftowych w Hanowerskiem i okolicy poważnych produkcyj, nie zaniedbując tych robót (w ostatnich czasach zaczynają osiągać tam wcale poważne wyniki) od szeregu lat uporczywie pracują nad uzyskaniem syntetycznej benzyny z węgla i produkt ten stale rozszerzają mimo, iż jest znacznie droższy od przywożonej do nich cudzoziemskiej benzyny i t. d.

Gdy to sobie uprzytomnimy, zaciekawi nas pytanie, jaki jest stan przemysłu naftowego u nas w Polsce? i czy, i co robi się u nas, aby Polska wykorzystała swoje wyjątkowe uprzywilejowane stanowisko, jako kraj naftowy.

Podstawę przemysłu naftowego musi tworzyć własne górnictwo naftowe, t. j. eksploatacja własnych złóż surowca, którym jest olej skalny, zwany także ropą naftową. Przemysł rafineryjny, przerabiający sprowadzany obcy surowiec, niema widoków stałości, a w wypadku nieporozumień politycznych, może z łatwością w całości zawieść. U nas złoża ropy naftowej znajdują się w Karpatach na wielkim łuku, począwszy od Kołomyji na wschodzie, do Nowego Sącza na zachodzie. Począwszy od roku 1854, kiedy rozpoczęto prace w sposób przemysłowy na pierwszej kopalni naszej w Bóbrce (pow. Krosno, woj. Lwowskie), rozwinęło się górnictwo naftowe w całym szeregu miejscowości karpackich, wśród których najobfitszemi złożami zasłynął Borysław (pow. Drohobycz, woj. Lwowskie), a właściwie trzy gminy obok siebie leżące, t. j. Borysław, Tustanowice i Mraźnica (zjednoczone w jedną wspólną gminę miejską: Borysław). Borysław osiągnął maksimum swojej wydajności w roku 1909, a odtąd wydajność jego stale się zmniejsza, równocześnie zmniejsza się także i wydajność całkowita ziem polskich, albowiem Borysław odgrywa w niej zawsze, jeszcze i teraz dominujące stanowisko. Stosunki te ilustrują następujące cyfry (w tonach):

Rok	Ogółem	W tem Borysław
1909	2.053.000	1.916.040
1913	1.071.000	1.137.000
1921	704.900	563.650
1922	713.100	556.214
1923	737.180	573.075
1924	770.790	595.757
1925	811.930	619.262
1926	796.100	597.554
1927	722.596	527.685
1928	742.996	541.497
1929	674.689	474.824

Na tym tle powstało w ostatnich czasach zapatrywanie, że zbliżamy się rychło do chwili, w której produkcja nasza nie wystarczy na wewnętrzne nasze zapotrzebowanie i pisano o „zmierzchu Borysławia", a właściwie o zmierzchu naszego przemysłu naftowego.

Że obawy te (a może także i nadzieje na częściową choćby sukcesję), są conajmniej jeszcze przedwczesne, świadczą następujące fakta:

Jeszcze ciągle wywozimy bardzo poważne ilości produktów naftowych, jak świadczą następujące cyfry (w ton.):

Rok 1925	333.996
„ 1926	459.742
„ 1927	270.403
„ 1928	260.477
„ 1929	248.768
w tem samej benzyny	43.930

Produkcja ropy w ostatnim czasie dzięki rozwojowi pracy wiertniczej na południu Borysławia, a zwłaszcza na terenach poza borysławskich wykazuje w ogólnej cyfrze produkcji państwowej malejącą cyfrę spadku*), a w produkcji poszczególnych rejonów poza Borysławiem, stały wzrost, zwłaszcza w rejonie zachodnim (rejon Jasielskiego Okręgu Górniczego). Równocześnie przez udoskonalenia w procesie przeróbczym, wzrasta ilość uzyskanych z jednostki surowca produktów, a zwłaszcza benzyny, jako tego produktu, którego zapotrzebowanie faktycznie wzrasta z rozwojem motoryzacji kraju.

Tutaj nadmienić wypada, że z przemysłem naftowym jest ściśle związanym, tworząc jego odrębną gałąź, przemysł gazów ziemnych. Gazy ziemne uzyskujemy już to razem z ropą, jak w Borysławiu, już to zupełnie samodzielnie w regjonach, które tworzą t. zw. „pola gazowe" (najważniejsze u nas Daszawa, zachodnie pole gazowe między Krosnem a Jasłem i pole gazowe Bitkowa i Pasiecznej). Otóż z gazów tych uzyskujemy drogą absorbcji lub kompresji bardzo lekką benzynę, zwaną u nas gazoliną, która domieszana do benzyn cięższych uzyskiwanych z ropy w rafinerjach powiększa ilość benzyny motorowej (ponadto w ostatnich czasach rozpoczęto produkcję płynnych gazów jak propan i butan, co stanowi zapoczątkowanie nowej gałęzi wytwórczości na tle gazów ziemnych). Produkcja gazoliny wzrasta u nas stale, choć jeszcze nie wszystkie gazy ziemne są do tego celu wykorzystane, nawet i takie, któreby już obecnie do tego celu mogłyby być zużyte.

Na wypadek dalszego wzrostu zapotrzebowania krajowego w środkach napędowych, a wszczególności w benzynie, mamy zatem poważne rezerwy w ilościach benzyny dotąd eksportowanych, oraz niewyzyskanych jeszcze do „odgazolinowania" gazach ziemnych, a wreszcie w bardzo mało u nas dotąd używanym procesie cracking'u, t. j. destylacji rozkładowej, zapomocą której można uzyskać benzynę z olejów cięższych, jak olej gazowy, lekkie oleje smarowe, a nawet nafta świetlna (której to ostatniej produkujemy znacznie więcej, niż wynosi nasze zapotrzebowanie). W dalszym rozwoju technicznym, prawdopodobnie przystąpi się do „uwodarniania" ropy, względnie wytworów i zamieniania w ten sposób cięższych pochodnych ropy na benzynę. Proces ten będzie ułatwiony wobec posiadania dostatecznej ilości lżejszych węglowodorów w formie gazu ziemnego.

To też nic dziwnego, że złowrogie przepowiednie, wróżące niemożność pokrycia zapotrzebowania krajowego przez rodzimy przemysł naftowy już w styczniu roku 1930, względnie 1931, okazały się zupełnie fałszywemi i ciągle jeszcze dysponujemy wspomnianemi rezerwami z eksportu i innych źródeł.

Zanim jednak rezerwy te zostaną wyczerpane, mamy wszelkie nadzieje i podstawy do twierdzenia, że w międzyczasie zdołamy odpowiednio zwiększyć naszą produkcję surowca. Przedewszystkiem musimy wskazać, że w obrębie samych Karpat jest jeszcze poważna ilość miejscowości nietkniętych świdrem, które rokują nadzieje roponośności. Nadto na istniejących od dawna kopalniach dowiercamy się w ostanich czasach nowych horyzontów, czy też przedłużeń znanych nam dotąd roponośnych pól. Następnie musimy zwrócić uwagę, że dotychczas nasze poszukiwania za ropą ograniczały się wyłącznie do Karpat, choć istnieją dane, na podstawie których przypuszczać należy, że olej skalny i u nas nie jest wyłącznie przywiązany do jednego łańcucha górskiego, podobnie jak to ma miejsce w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, gdzie pierwotnie ropę znajdowano w górach Aleghany, a dziś eksploatuje się ją na olbrzymim obszarze na zachód od tych gór, aż po Pacific.

Prócz tych analogji z krajów sąsiednich możemy się powołać na znane na tym obszarze występowania węglowodorów, a mianowicie w partji wschodniej, w województwie stanisławowskiem eksploatowane są od kilku lat bardzo poważne złoża gazu ziemnego w Daszawie i Gelsendorfie (pow. Stryjski), a przed kilkunastu laty uzyskano również poważniejsze ilości gazu ziemnego w Kałuszu. Na północno-zachodnim krańcu tego obszaru, znane są od kilkudziesięciu lat ślady ropne w województwie kieleckiem we Wójczy (pow. Stopnicki), których badania przeprowadzone w ostatnim czasie wykazały, że pochodzą one z warstw formacji mioceńskiej, a więc z tej, z której zbudowane jest nasze przedgórze. Przedgórze przedstawia dla poszukiwacza oleju skalnego tę trudność w porównaniu z Karpatami, że nie posiada głębokich wcięć, pozwalających na poznanie jego budowy, czyli geologicznej tektoniki, a zatem nie daje wskazówek, w których miejscach należałoby założyć wiercenia. Dlatego Spółka Akcyjna „Pionier", założona celem prowadzenia poszukiwań naftowych, uznała za konieczne, przed rozpoczęciem wierceń w tym rejonie, przeprowadzić wprzód obszerne prace geofizyczne, celem uzyskania danych o budowie przedgórza, obejmując narazie temi pracami część wschodnią między Karpatami, a Płytą podolską. Na podstawie tych badań przeprowadzonych w roku bieżącym i poprzednim, przystąpi „Pionier" do wierceń w roku 1931.

Z powyższego wynika, że nie potrzebujemy obawiać się o naszą samodzielność naftową, potrzeba tylko jednej rzeczy: wiercić i jeszcze raz wiercić. Niestety wiercenia, a zwłaszcza wiercenia poszukiwawcze i to wiercenia głębokie, wymagają poważnych kapitałów, albowiem i same w sobie są drogie i potrzeba kilku wierceń conajmniej zanim się odkryje nowe bogate złoże oleju skalnego. Zdobycie kapitałów na ten cel, nie jest rzeczą łatwą, zważywszy brak kapitałów w kraju i trudność zdobycia ich z zagranicy.

Co do kapitału zagranicznego zauważyć należy, że trudność zdobycia go dla przemysłu naftowego w Polsce, ma jeszcze pewien specjalny charaker, wynikający ze sytuacji międzynarodowej przemysłu naftowego. Znajdujemy się obecnie w fazie o-

*) Wahania produkcji w ostatnich latach objaśniają następujące cyfry procentowe (każdorazowo w stosunku do roku poprzedniego) r. 1923: +3%, r. 1934: +5%, r. +5%: r. 1926 —1%; r. 1927 —9%; r. 1928 +2%; r. 1929 —8%; r. 1930 (trzy kwartały) —3%.

gólno-światowej hiperprodukcji ropy naftowej i produktów naftowych. Przeprowadzone po wojnie bardzo intenzywne wiercenia w rozmaitych krajach powiększyły kolosalnie produkcję światową w stopniu o wiele większym, niż nawet rosnące gwałtownie zapotrzebowanie na produkty naftowe. Zwiększenie olbrzymie produkcji w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, w krajach południowo-amerykańskich, zwłaszcza w Wenezueli, w Persji, Rumunji, a także i Rosji, spowodowało nadmiar produkcji, który do niedawna był regulowany porozumieniami krajowemi, a zwłaszcza porozumieniem między dwoma światowemi potencjami naftowemi: amerykańskim Standartem i angielsko-holenderskim „Shellem". W ostatnich miesiącach dzika konkurencja rosyjskich sowietów rozbiła to porozumienie, wskutek czego zapanowała na rynkach światowych zupełnie anarchja naftowa.

Nic dziwnego, że w takich warunkach zagraniczny kapitał nie kwapi się do rozpoczęcia wierceń poszukiwawszych w Polsce, mając dość kłopotu u siebie w domu z produkcją ropy w nadmiarze uzyskiwanej.

W rezultacie liczyć możemy jedynie na ten kapitał krajowy i zagraniczny, który dotąd u nas w przemyśle naftowym pracuje. W tych warunkach racjonalna polska polityka naftowa musiała sobie wytknąć następujący kierunek postępowania: dążyć do jaknajwyższego zaszanowania kapitałów w przemyśle naftowym ulokowanych i zwrócenia uwagi i wysiłku w kierunku podniesienia produkcji surowca i wierceń poszukiwawszych. Wskazania te były tembardziej konieczne, gdy kapitały ulokowane w przemyśle (tak wielkie, jak i małe, tak zagraniczne, jak i krajowe) były w pierwszym okresie naszej samodzielności wcale poważnie nadszarpnięte przez okoliczności towarzyszące odrodzeniu naszej państwowości. Produkty naftowe były wówczas jednym z niewielu dóbr pełnowartościowych, nadających się na eksport, wskutek czego początkowo forsowaliśmy eksport zagranicę w następstwie czego przemysł łożył wiele na zbytnią rozbudowę rafineryj i urządzeń handlowych zaniedbując wierceń, a zwłaszcza wierceń poszukiwawczych. Ponadto w przemyśle po chwilowych porozumieniach, powstawały częste walki konkurencyjne, wywołujące poważne straty.

Z tych powodów Ministerstwo Przemysłu i Handlu chcąc uzyskać podstawy dla polityki naftowej, określonej wyżej, zgodziło się z końcem roku 1927 na stworzenie Syndykatu Przemysłu Naftowego na okres pięcioletni, który przez ustalenie kontyngentów krajowych i jednolite unormowanie cen w kraju, a w handlu zagranicznym przez zupełne skoncentrowanie eksportu najważniejszego produktu wywozowego, t. j. parafiny i unormowanie w drodze dodatkowych porozumień handlu wywozowego innemi produktami wykluczył wzajemną walkę firm naftowych i pochodzące stąd straty, a nadto przez podniesienie cen surowca umożliwił produkcję nawet mało wydajnych kopalń i zachęcił do nowych wierceń, nietylko na terenach już znanych, lecz także i na terenach poszukiwawczych. Ponadto firmy syndykackie zostały zobowiązane do utworzenia osobnej Spółki Akcyjnej „Pionier" z kapitałem 15 miljonów złotych, mającej na celu prace badawcze, wiercenia poszukiwawcze własne i popieranie wierceń poszukiwawczych cudzych.

Do Syndykatu Naftowego przystąpiło dziesięć największych firm, w ich liczbie także państwowe przedsiębiorstwo naftowe „Polmin". Inne przedsiębiorstwa rafineryjne i rafineryjno-kopalniane przystąpiły częściowo później do Syndykatu, częściowo pozostawały poza Syndykatem, jako t. zw. outsider, korzystając z uregulowania rynku wewnętrznego bez ponoszenia na ten cel wydatków.

T. zw. czyści producenci, to znaczy przedsiębiorcy kopalniani nie posiadający rafineryj, składającej się przeważnie z elementu krajowego, uzyskali w drodze Syndykatu podwyżkę cen ropy i jej ustabilizowanie, a zarazem zapewnienie odbioru każdorazowo uzyskanej produkcji.

To też wśród tej grupy widoczne jest ożywienie w prowadzeniu kopalń i zakładaniu nowych, zwłaszcza, że w roku bieżącym akcję tę poparło Ministerstwo przez udzielenie zasiłku w kwocie zł. 500.000 na utworzenie funduszu wiertniczego przy Zwiazku Polskich Przemysłowców Naftowych pod nadzorem władz górniczych. Również i „Pionier" zaczyna wspomagać tych samodzielnych przemysłowców przez udzielanie im funduszów w formie brania udziałów w ich przedsiębiorstwach (na ten cel zostało przeznaczonych narazie 500.000 zł.).

Podkreślić również należy, że przedsiębiorstwo państwowe „Polmin", które do niedawna było jedynie „czystą" rafinerją, założyło w myśl wskazań polityki rządowej oraz w uwzględnieniu konieczności uzyskania stałej podstawy istnienia, własny oddział kopalniany i choć zwolna, lecz go rozszerza.

Wspomniana już przedtem Spółka Naftowa „Pionier" usiłowania swoje koncentruje głównie na dwa walne zagadnienia, t. j. 1) na znalezienie dalszych ogniw elementu wgłębnego, tworzącego bogactwo Borysławia i w tym celu wierci na południowym skraju Mrażnicy (szyb „Minister Kwiatkowski") i dalej na południowym wschodzie przygotowuje drogie bardzo głębokie wiercenie na terenach rządowych w Orowie; 2) na odkrycie wspomnianego wyżej przedgórza, ku czemu jak już wspomniano przeprowadzono prace geofragiczne, a wiercenie rozpocznie się w przyszłym roku.

Charakterystyczną cechą tej polityki i służącej jej organizacyj jest jej nastawienie się w kierunku producenta pierwotnego, a nie przetwórcy, lub handlarza. Okoliczność tę może najlepiej uwypuklić stwierdzenie, że podczas, gdy cena benzyny z pomp w Polsce odpowiadała do niedawna — pomijając ostatnie miesiące wspomnianego chaosu na rynkach światowych, przeciętnym cenom europejskim, płacono w Stanach Zjednoczonych, skąd znaczna część tej benzyny pochodziła za surowiec, t. j. ropę dol. 0.80 za 100 kg., podczas, gdy u nas cena ropy standardowej, czyli borysławskiej wynosiła i wynosi dol. 2.15, a marek specjalnych dochodziła do dol. 3. Takie same, a nawet i większe różnice w cenie za ropę naftową, są do zanotowania i w innych krajach w porównaniu z Polską.

Ma się rozumieć celem prowadzenia tej polityki nie wystarcza powstanie Syndykatu i kontrolowanie go przez rząd, zapomocą osobnego Komisarza Rządowego, powołanie do życia „Pioniera" i funduszu wiertniczego oraz skoordynowana działalność państwowego przedsiębiorstwa „Polmin", lecz muszą ją wspierać środki ustawodawcze, jak urzymywanie ceł ochronnych na odpowiednim poziomie, przyznanie pewnych ulg dla wierceń poszukiwawczych (Dekret Prezydenta R. P. z dn. 27.11 1927 r.), oraz konieczność zmiany ustawodawstwa naftowego, nieodpowiadającego obecnym warunkom; ostatnio wspomniana praca ustawodawcza jest w przygotowaniu.

Polski przemysł naftowy nie ograniczył jednak swej żywotności w ostatnich latach tylko na polu organizacji handlowej i rozpoczęcia prac w kierunku odkrycia nowych złóż. Nie byłoby to wystarczające, to też prace w przemyśle poszły także i w innych dziedzinach, a to w kierunku usprawnienia organizacji samych przedsiębiorstw i w kierunku postępu technicznego tak w dziale kopalnianym, jak i rafineryjnym.

W dziale organizacyjnym przedsiębiorstw stwierdzić należy poważny postęp w wewnętrznym ich ustroju, oraz postęp w kierunku organizacji pracy i oszczędności materjałów. W dziale technicznym wybitny postęp w metodach wiercenia, także w eksploatacji ropy i w wykorzystaniu gazów ziemnych; w dziale rafineryjnym zwiększenie ilości produktów uzyskanych z jednostki surowca i udoskonalenie samych produktów.

Dzisiaj nawet najbardziej wybredny automobilista nie musi sięgać po olej amerykański, może zaspokoić swe potrzeby smarami polskiemi i mamy nadzieję, że wkrótce jeździć będzie po szosach asfaltowanym nie zagranicznym, lecz polskim asfaltem.

Ma się rozumieć ten postęp techniczny i organizacji pracy przygotował i prowadzi ożywiony ruch teoretyczny naukowy, którego wyrazicielem na zewnątrz są doroczne Zjazdy naftowe organizowane przez Stowarzyszenie Polskich Inżynierów Przemysłu Naftowego. Tak samo prace poszukiwacze przygotowywane są przez wzmożoną pracę naukową naszych geologów naftowych, którzy również uznali za potrzebne dla lepszego skoordynowania tej pracy powołać do życia perjodyczne Zjazdy geologów naftowych.

Z tych wszystkich usiłowań, harmonizowanych wspólnym wysiłkiem nauki, przemysłu i władz państwowych, z tętna pracy nieustającego, lecz stale wzmagającego się, czerpiemy już nie otuchę, ale niemal świadomość, że polski przemysł naftowy w niedługim czasie osiągnie ten stopień rozwoju, który stale zapewni Państwu pokrycie jego potrzeb w każdym wypadku.

Wspomnieliśmy już poprzednio o niezbędności zachowania samodzielności naftowej ze stanowiska państwowego, gdy pomieszczamy te uwagi w czasopiśmie automobilistów, a więc konsumentów produktów naftowych, niech będzie wolno dodać kilka słów, dotyczących konsumentów.

Bezsprzecznie, określona powyżej polityka naftowa, wymaga pewnych ofiar ze strony konsumenta, albowiem nie pozwala mu wykorzystać światowej zniżki cen w chwilach jak obecna, gdy przemysł popadnie w dezorganizację i w walkę wzajemną. Prosilibyśmy jednak, aby konsumenci zechcieli wziąść pod uwagę, że dzieje się to nietylko w interesie społecznym i państwowym, lecz do pewnego stopnia także i w ich intersie. Wielkie światowe potencje naftowe są skłonne sprzedawać produkta swoje po tanich cenach tylko w momentach walk konkurencyjnych, lecz te zwykle nie długo trwają. Krew wylana w tych walkach, w formie dolarów i funtów szterlingów, rychło doprowadza do porozumienia i trzeba ją odzyskać w formie odpowiedniej podwyżki cen. W czasie takiej walki zawsze utrącony zostanie jakiś słabszy przeciwnik i ułatwione zostaje porozumienie między wielkimi. A wtedy przyjdzie chwila, w korej konsument na zdobytym rynku będzie musiał zapłacić koszta wojenne.

DR. IGNACY WYGARD
Nacz. Dyrektor Syndykatu Przemysłu Naftowego

Kształtowanie się cen benzyny

Słyszy się nieraz utyskiwania automobilistów na wysokie ceny benzyny, wobec czego może nie od rzeczy będzie poinformować ich o tem, dlaczego cena benzyny jest taka, a nie inna i jak się do niej dochodzi.

Każdy przemysł winien się starać o to, by nawiązać możliwie najbliższy kontakt ze swym konsumentem; jednakże i konsument winien zainteresować się stosunkami w tych gałęziach przemysłu, które są jego dostawcami.

Mało jest automobilistów, którzy nie orjentowaliby się w stosunkach przemysłu automobilowego, nawet jeśli chodzi o fabryki bardzo oddalone, nie koniecznie największe, a często nawet fabryki egzotyczne i takie, z których produkcji ani oni, ani ich znajomi nie korzystają; jeśli chodzi o przemysł naftowy, który nie jest przemysłem obcym, jak tamte, lecz przemysłem rodzimym, przemysłem, z którego produkcją — bo z benzyną i smarami — stykać się musi automobilista, prawie że codziennie, to zainteresowanie naszego sportsmena dla tego przemysłu jest prawie żadne i w najlepszym wypadku ogranicza się do narzekania na ceny. Czasem narzeka się także na jakość, nie próbując dociec, czy tak jest naprawdę, po czyjej stronie leży wina i czy temu sam automobilista zapobiecby nie mógł.

Być może, że ten brak zainteresowania jest często i winą samego przemysłu naftowego, który niema propagandy, rozwiniętej podobnie jak przemysł samochodowy; jednakże propaganda kosztuje, co znów odbiłoby się na cenie w sposób niepożądany.

Brak tu miejsca, by dać szczegółowy obraz historji obecnego stanu naszego przemysłu naftowego. Żądnych wiedzy odesłać muszę do literatury właściwej i do pism fachowych, szczególnie dwutygodnika „Przemysł Naftowy", ewentualnie do mego odczytu, przedrukowanego w „Przeglądzie Technicznym" Nr. 17—18 z dnia 30/4 — 7/5. 1930 r.

Wspomnę tu tylko, że po okresie świetności w ostatnich latach przedwojennych, znajduje się polski przemysł naftowy w stadjum ciężkiej walki z przyrodą, której wydrzeć chce, starannie przez nią ukrywane płynne skarby. Wiemy, że skarby te, a więc ropę naftową własną wedle opinji wszystkich geologów, wyczerpaliśmy zaledwie w ułamkach procentów, wiemy więc, że w złożach naszych karpackich i przedkarpackich znajduje się jeszcze wielka ilość, lecz nie posiadamy dostatecznych kapitałów, aby za wzorem Ameryki wedrzeć się w nasze pola naftowe tysiącem nowych szybów, które jedynie mogłyby nam wskazać, które pola nadają się do rentownej eksploatacji. Wszystkie kapitały, jakie przemysł z przedsiębiorstw swych otrzymuje, wracają doń i większość ich zużywa się na wiertnictwo. Akcjonarjusze nie otrzymują nic, co łatwo stwierdzić można w bilansach towarzystw naszych, które od czasu wojny dywidendy nie wypłacają. Surowiec, a więc ropę, produkują częściowo te same towarzystwa, które są właścicielami rafineryj, częściowo zaś i tak zwani czyści producenci, a koszt wydobycia tego surowca w związku z warunkami powyżej opisanemi, jest wysoki i odpowiednia jego cena targowa.

Obniżyć tej ceny nie możemy, gdyż byłoby to równoznaczne z zanikiem naszej produkcji, na co nie może się zgodzić Państwo, ani konsument — obywatel w dobrze zrozumianym własnym interesie, nie obliczanym jedynie na bieżącą chwilę.



Przy wysokiej cenie surowca, nie może być oczywiście niską cena pochodnych produktów, jednakże różnica między naszą ceną benzyny, a ceną ropy jest znacznie niższą, aniżeli różnica ceny ropy zagranicznej i benzyny z niej wytoczonej. W czasach, kiedy organizacji przemysłu, jaką dziś jest Syndykat Przemysłu Naftowego, — nie było, ceny produktów nie pokrywały ceny kosztów własnych, gdyż każdy przedsiębiorca starał się umieścić na rynku swe produkty za każdą cenę, byleby pokryć bieżące zobowiązania. Powołana do życia organizacja miała za zadanie ochronę przed spowodowaną tem katastrofą drogą samoograniczenia się przedsiębiorstw w ich dostawach i drogą uzależnienia dostaw od faktycznej potrzeby rynku.

Najłatwiejszym zarzutem skierowanym przeciw każdemu Syndykatowi jest sugerowana mu zawsze i często słusznie, chęć wyzyskania monopolowego stanowiska w kierunku podwyżki ceny.

Z zestawienia cen benzyny loco Borysław i cen ropy od roku 1925 do 1930 wynika, że:

1) cena benzyny samochodowej od roku 1925 spadła z dol. 8.68 — przechodząc przez punkt kulminacyjny w październiku 1925 na dol. 10.99 — do ceny dol. 6.82 za 100 kg.;

2) Syndykat, istniejący od listopada 1927 r. podwyższył cenę z najniższego jej poziomu w całym tym okresie 6-letnim tylko jeden raz, gdyż druga podwyżka spowodowana była jedynie podwyżką taryf kolejowych;

3) przy znacznej zniżce ceny benzyny w stosunku do roku 1925, równocześnie cena ropy, a więc surowca podstawowego w stosunku do roku 1925 wzrosła.

Już z tych cyfr wynika, że przemysł naftowy nie próbował wykorzystać swej organizacji, dla przysporzenia sobie nienależnych, a może nawet należnych mu zysków.

Dla całości obrazu ilustrującego kształtowanie się cen, należałoby jeszcze objaśnić konsumenta, wiele z ceny płaconej przez niego za benzynę pobraną w pompie, otrzymuje fabryka, benzynę tę produkująca, wiele przypada na Państwo z tytułu podatków i przewoźnego, a wiele na obrót handlowy i związane z tem wydatki. Odpowiedź daje nam następujące zestawienie:

Na cenę zasadniczą benzyny, jaką przy sprzedaży wagonowej otrzymuje fabryka,

przypada zaledwie	51.21%
koszta przewozu	9.98%
podatki	19.88%
koszta obrotu hurtowego	6.84%
koszta sprzedaży detalicznej	10.35%
koszta sprzedażne techniczne	1.74%
	100%

Z zestawienia powyższego wynika, że na przewożenie i podatki z ceny detalicznej odpada prawie 30%, a koszta obrotu hurtowego i detalicznego łącznie wynoszą 17.19%, pokrywając nie tylko zarobek hurtownika i detalisty, lecz także koszta amortyzacji i oprocentowania składów i pomp, bardzo znaczne manka i koszta personalne. Koszta obrotu handlowego utrzymują się u nas w znacznie niższych granicach, niż w innych krajach, gdzie j. np. w Czechosłowacji, wedle podań z roku 1929, wynosiły średnio 24%.

Zdarza się, że zagranicą ceny benzyny są tańsze, kiedy światowe koncerny zagraniczne ze sobą walczą, ale zapomina się o tem, jak gwałtownie ceny te skaczą w górę w okresach, kiedy te potęgi handlowe żyją ze sobą w względnej zgodzie.

Wspomniałem na wstępie o spotykanych żalach na jakość benzyny, otóż stwierdzić muszę, że benzyna pochodząca z wielkich fabryk zrzeszonych w Syndykacie jest bezwzględnie dobrej jakości, nigdy nie jest gorsza od dobrej benzyny amerykańskiej i jest pod tym względem dokładnie badana: na niespodzianki pod względem jakości nie będzie też narażony automobilista, pobierający benzynę z pomp, należących do wielkich firm, kontrolowanych przez Syndykat. Nie może natomiast Syndykat odpowiadać za dostawy małych rafineryj, niezrzeszonych w Syndykacie i nie posiadających odpowiednich urządzeń rafinacyjnych, ani też za sprzedawców, nie pozostających w związku z Syndykatem, którzy dają klijentom różne bonifikaty z ustalonej dla całej Polski jednolitej ceny, a „odbijają się" w ten sposób, że tworzą rozmaite „mieszanki", które taniej kosztują, lecz niszczą silniki. W tych „mieszankach" leży główny powód utyskiwań. Oczywiście, że zdarzyć się może jakaś niedokładność przy manipulowaniu na składzie, lub pompie, należących także do firm Syndykatu, co przy tysiącach punktów sprzedażnych, nie zawsze da się skontrolować.

Syndykat będzie wdzięczny każdemu automobiliście, który bezpośrednio lub przez Klub swój o wszelkich podobnych niedokładnościach, Centralę Syndykatu, lub najbliższy jej oddział zawiadomi.

Mówiłem tym razem tylko o benzynie, może innym razem pomówimy o smarach, o których też parę ciekawych rzeczy daloby się powiedzieć.

Starałem się w tym artykule przekonać automobilistę-konsumenta, że polski przemysł naftowy krzywdy mu nie robi, starałem się też zainteresować automobilistę-obywatela sprawami rodzimego przemysłu i mam nadzieje, że mi się udało moje zamierzenia choćby częściowo osiągnąć.

INŻ. JULJAN ERLICH

O tańszą benzynę

Nie ulega już dziś wątpliwości, że w Polsce wzrost zużycia benzyny wyprzedza stale wzrost produkcji tego środka napędowego. Wprawdzie obecny rok kryzysu gospodarczego zahamował chwilowo ten proces, jednak kwestja bynajmniej nie jest załatwiona, a tylko rozstrzygnięcie uległo odroczeniu. Nie pomogą więc wyliczania, czy produkcja krajowa benzyny podoła zapotrzebowaniu jeszcze 3 czy jeszcze 5 lat, czy też nawet 10. Fakt pozostaje faktem, że w końcu załamanie musi nadejść i to raczej wcześniej, niż później. Cóż wtedy zrobimy? Czy nowe środki napędowe, o których tyle się mówi i pisze istotnie zastąpią nam benzynę?

Popatrzmy na kraje, które przez naturę pozbawione własnych terenów naftowych, już od szeregu lat pracują nad stworzeniem paliw zastępczych. Na czele tych państw w Europie kroczą Niemcy. Tuż za niemi podąża Francja i Czechosłowacja.

Jako sposoby wytwarzania benzyny w zwiększonej ilości należy wymienić t. zw. proces „cracking" czyli rozkład ropy naftowej na benzynę, dzięki któremu to systemowi z ropy otrzymuje się parokrotnie więcej benzyny niż przy dotychczasowym systemie destylacji. Proces ten jednak nie rozwiązuje kwestji, gdyż produkcja benzyny pozostaje nadal w zależności od ilości rozporządzalnej ropy naftowej.

Drugim ważniejszym, lecz niestety nieudoskonalonym jeszcze technicznie wynalazkiem jest „berginizacja" węgla kamiennego, polegająca na połączeniu węgla z wodorem, dzięki czemu otrzymuje się płynne paliwo posiadające wiele cech wspólnych z benzyną.

Poza wytwarzaniem płynnych paliw, ważną rolę zaczyna odgrywać ostatnio, szczególnie we Francji paliwo gazowe, a mianowicie gaz wytwarzany z węgla drzewnego, lub drobnoziarnistego koksu.

Innym znowu rozwiązaniem jest zastosowanie silników Diesla do napędu samochodów. Silniki te, jak wiadomo, chodzą na wszelkiego rodzaju ciężkich olejach. Powstaje więc możność zużytkowania dotychczas bezwartościowych paliw, jak odpadków tranu, tłuszczów roślinnych i innych.

Przez specjalne nastawienie przemysłu destylacji węgla kamiennego otrzymuje się coraz to większe ilości cennego paliwa płynnego, jakiem jest benzol.

Długotrwałe próby dokonywane w Niemczech, Francji i Czechosłowacji nad zastosowaniem benzolu i alkoholu do napędu silników samochodowych, doprowadziły do doskonałych wyników. Stworzono rozmaite mieszanki tych dwu paliw, które obecnie już znalazły szerokie zastosowanie w tych krajach.

Trudniej przedstawia się sprawa mieszanek spirytusowo-benzynowych, które specjalnie forytowane są w Polsce. Jak się okazało spirytus 95% nie miesza się dokładnie z benzyną i zachodzi potrzeba stosowania spirytusu 100%, czyli bezwodnego, którego produkcja jest dość trudna i kosztowna.

Jednak i te trudności zostały ostatecznie pokonane i dzisiaj na rynku Francji i Niemiec znajduje się kilka typów takich mieszanek o zawartości 10—50% alkoholu bezwodnego.

W Polsce mieszanki nie są jeszcze produkowane w większych ilościach, zaś produkcja drugiego środka zastępczego — benzolu wynosi zaledwie około 2000 cystern rocznie, z czego jeszcze znaczna część zostaje zużyta przez przemysł chemiczny.

W Niemczech, gdzie zużycie benzolu wynosi około 38% całkowiego zużycia paliw płynnych, ceny benzyny (notabene importowanej) są o dobre 20% niższe, niż w Polsce.

Należy bowiem stwierdzić, że jesteśmy krajem, posiadającym bodaj, że najwyższe ceny benzyny. Przyczyną tego stanu rzeczy są ogromnie wysokie koszta wydobywania ropy, obciążone niespotykanemi opłatami rządowemi. Jestto nałożenie na automobilistów niesłychanie wysokiego podatku konsumcyjnego, od artykułu pierwszej potrzeby, jakim jest benzyna.

Zbliżający się nowy rok powinien przynieść nam decydujące rozstrzygnięcie, — w przeciwnym bowiem razie grożące od dłuższego czasu Polsce załamanie się rozwoju automobilizmu stanie się faktem.

Zbyt wiele przeciwności piętrzy się ostatnio przed automobilistami polskimi: brak krajowego przemysłu samochodowego, fatalny, coraz gorszy stan dróg, podwyżka ceł, zamierzona danina drogowa, i wreszcie... droga benzyna.

Ostrzegamy.

Czy produkcja benzyny w Polsce wzrasta?

Wobec coraz częstszych ostatnio głosów, wskazujących na spadek wytwórczości benzyny i związaną z tem konieczność szukania materjałów zastępczych, zwróciliśmy się o wyjaśnienie tej kwestji do Prezesa Związku Polskich Producentów Naftowych, Dr. St. Bartoszewicza, który udzielił nam poniższych uwag.

Obaw co do braku benzyny w Polsce niema — obliczenia, które były podawane przez zwolenników mieszanek, a przez przeciwników wyłącznego używania benzyny, jako paliwa do samochodów i motorów benzynowych, — nie sprawdziły się i w dalszym ciągu się nie sprawdzają. Dzieje się to dlatego, że obliczenia te były oparte na zbyt optymistycznem przekonaniu co do wzrostu ruchu automobilowego w Polsce i na zbyt pesymistycznym zapatrywaniu co do produkcji ropnej i zdolności technicznej przemysłu przeróbczego rafinerji. Potrafiły jednak one dokonać tego, że wydajność benzyny jest coraz większa, jeżeli chodzi o surowce polskie.

Wytwórczość benzyny w naszych rafinerjach stale wzrasta. Dowodem tego nast. zestawienie:

benzyna w roku 1907 w porównaniu z 1906 wzrosła o 53%

Wytw. benzyny w r. 1908 w porównaniu z 1907 wzrosła o 37%

Konsumcja krajowa 1929 „ z 1928 wzrosła o 29%

10 miesięcy 1930 10 miesięcy z 1929 wzrosła o 13%

Wytwórczość benzyny wynosiła w r. 1926 111.284 ton

„ „ „ „ 1927 118.077 „

„ „ „ „ 1928 128.863 „

„ „ „ „ 1929 136.197 „ mimo, iż produkcja ropy spadła w tym roku o 10%.

za 10 miesięcy 1930 wynosiła 131.117 ton.

Czyli do końca roku przekroczy 150 tysięcy ton.

Wszystko to wskutek postępu technicznego, który powoduje, że mamy coraz mniej strat przy destylacji ropy (nawet najlżejsze części są zużytkowane), i dzięki procesowi crackowania (cracking — rozkład ropy naftowej na benzynę, dzięki czemu z ropy otrzymuje się parokrotnie razy więcej benzyny, niż przy dotychczasowym systemie destylacji). Także dzięki coraz większym ilościom otrzymywanej gazoliny.

Przy dzisiejszym zużyciu benzyny w kraju (zużyto 83194 ton) zużycie to nie kryje zupełnie naszej produkcji. Powstają olbrzymie zapasy, od 29 do 46 tysięcy ton, które musimy starać się umieścić zagranicą. Ponieważ obecnie z powodu hiperprodukcji, jak również dumpingu sowieckiego sytuacja na rynku międzynarodowym benzyny jest katastrofalna, eksport pociąga za sobą olbrzymie straty, idące w około 5 milj. złotych przy dzisiejszym zapasie.

DR. ALFRED KIELSKI

Prawo – jako czynnik polskiej polityki naftowej

Na tle kryzysu ogólno-światowego zrozumiałą jest wszędzie, a zatem i u nas tendencja ratowania zagrożonej produkcji drogą możliwego wzmożenia konsumcji, a przynajmniej powstrzymania jej spadku.

Ważnym w tej mierze czynnikiem jest niewątpliwie możliwe obniżenie kosztów produkcji, celem uprzystępnienia wytworów przemysłowych możliwie najszerszym warstwom.

Życie gospodarcze Europy i Polski świadome jest tedy ważności problemu takiej polityki cen, którąby służyła zagadnieniu wzmożenia konsumcji.

Toteż i wielki dział naszego życia gospodarczego, jakim jest przemysł naftowy zdaje sobie sprawę z doniosłości tego zagadnienia, znajduje się jednak w sytuacji szczególnie trudnej. Szczególnie trudne warunki naturalne wydobywania surowca naftowego w Polsce z jednej strony, drugiej — konieczność eksportu znacznej jeszcze ilości przetworów naftowych zagranicę po cenach konkurencyjnych, przynoszących straty, stawiają polski przemysł naftowy w sytuacji, która nakazuje szukania pokrycia kosztów produkcji w cenach na rynku wewnętrznym.

Stąd poziom cen produktów naftowych wydaje się konsumentowi krajowemu zbyt wygórowany, zwłaszcza, że konsument otrzymuje produkt najbardziej codziennego użytku, jak np. benzynę w cenie powiększonej już o zysk detalisty i o znaczną opłatę podatku od spożycia. Na tem miejscu należy tę sprawę rozważyć ze stanowiska konsumenta benzyny, jakim jest ruch samochodowy i turystyka, a więc czynniki pierwszorzędnej doniosłości dla poparcia różnorodnych dziedzin naszej wytwórczości i naszego ubogiego bilansu płatniczego.

Turystyka polska i powołane do jej rozwoju czynniki winny być informowane o polityce gospodarczej tych działów przemysłu, które bezpośredni mają z nią związek. To też wywody innych artykułów odzwierciadlają motywy i horoskopy naszej polityki naftowej.

Bez względu na konjunkturę eksportową, chwilowo ujemną, bez względu na wynikającą z tych konjunktur politykę cen, wszystkie czynniki: rząd, przemysł i społeczeństwo uznało, że **polskim „carburant national" musi pozostać ropa naftowa,** jako decydujący czynnik obrony państwa i jego politycznego znaczenia międzynarodowego.

Rozp. Prezydenta Rzplitej z listopada 1927 r. o popieraniu naftowego ruchu wiertniczego, wysiłki S. A. „Pionier", prowadzącej obecnie w czterech miejscach Podkarpacia wiercenia poszukiwawcze nowych złóż ropnych, specjalna pozycja w budżecie państwowym na fundusz popierania nowych wierceń itp. oto wypadkowe polityki rządu.

W tym miejscu radbym podkreślić bardzo ważny jej czynnik, dotąd jeszcze zaniedbany: **polskie prawo naftowe.**

Wiadomo, że w dzielnicy, która obecnie jedynie produkuje ropę naftową, t. j. w dawnym zaborze austrjackim obowiązuje jeszcze dawne austrjackie ustawodawstwo naftowe i oparte na niem krajowe, uchwalone niegdyś przez Sejm dawn. Galicji w roku 1884 i 1908.

Ustawodawstwo to opiera się na systemie t. zw. akcesji, t. j. **przynależności ropy naftowej do własności gruntowej,** jako wyjątku od swobody górniczej, na której zasadniczo opierała się dawna austrjacka ustawa górnicza z roku 1854.

W krajach i w okresach, w których produkcja ropy jest obfitą i łatwą do osiągnięcia, dotkliwe skutki tego systemu nie są tak widoczne, gdyż nawet przy znacznych obciążeniach produkcji ropy na rzecz właściciela gruntu i znacznych ograniczeniach swobody ruchu i rozszerzenia kopalni, obfitość źródła w danym terenie i łatwość jego osiągnięcia opłaca wszystkie ciężary wynikające z systemu akcesji.

W krajach jednak, takich — jak Polska w okresie, w którym dawne złoża naftowe powoli się wyczerpują, a przyszłość przemysłu naftowego leży w stopniowem odkrywaniu nowych złóż, należy prawo poszukiwania i wydobywania ropy naftowej wyzwolić możliwie z wszelkich ograniczających ją pod względem technicznym i materjalnym więzów.

W poszukiwaniu nowych roponośnych podkładów wzdłuż całego Podkarpacia, czy na przedgórzu Karpat, czy to na Pomorzu, musi przemysłowiec naftowy korzystać z prawa swobodnego poszukiwania na **możliwie dużych obszarach,** a z chwilą znalezienia ropy musi mieć do dyspozycji obszar, któryby pozwalał na **intenzywny rozwój** i eksploatację terenu, a zatem na założenie kilku, czy kilkunastu, czy kilkudziesięciu szybów naftowych, zależnie od typu wierceń i ich wydajności (wiercenia głębokie i płytkie).

Swobodzie tej muszą towarzyszyć zarazem **minimalne** obciążenia przyszłej produkcji, a zarazem **uprawnienia** w stosunku do właściciela gruntów sąsiedzkich, wogóle osób trzecich, które umożliwiają rozwój kopalni naftowej, a zatem prawo szybkiego wywłaszczenia powierzchni gruntu na cele wiertnicze (oczywiście za odszkodowaniem), prawo korzystania z pewnych urządzeń sąsiedzkich i t. p.

Nakreślone wyżej cele górnictwa naftowego można osiągnąć jedynie na zasadzie systemu prawnego znanego pod nazwą: **swobody (woli) górniczej.**

System ten uznaje prawo poszukiwania i eksploatacji ropy, a zatem zawartość podziemia danego gruntu za odłączoną od własności gruntowej i stojącą swobodnie do dyspozycji **każdego, kto ropę** (żywicę ziemną, gaz) **odkryje** w naturalnem złożu.

Prawo poszukiwania na możliwie wielkich obszarach przyjęte do wiadomości przez władze górnicze daje pierwszemu poszukiwaczowi nietylko **wyłączne prawo** poszukiwania ropy na danym obszarze w pewnym okresie czasu, ale i **pierwszeństwo** do uzyskania t. zw **nadania** górniczego.

Nadanie górnicze mieści w sobie prawo **wyłącznego** poszukiwania i wydobywania ropy (minerałów żywicznych) na danym obszarze, czasowo nieograniczone, a tylko z zastrzeżeniem dopełnienia pewnych warunków, z których najważniejszym jest **obowiązek prowadzenia wierceń** za ropą w **ilości,** w **sposób** i w odstępach **czasu** w stosunku do **obszaru** objętego nadaniem (t. zw. miar górniczych).

System swobody górniczej należycie ujęty daje rękojmię, że teren objęty aktem (t. zw. pole naftowe) nie będzie leżał odłogiem, lecz poddany **intenzywnemu odkrywaniu,** a następnie również intenzywnej eksploatacji.

Na tym właśnie systemie swobody górniczej ma się opierać nowa jednolita **polska ustawa naftowa.** Tem samem ma to nowe prawo **odciążyć** kopalnictwo naftowe od ciężarów ponoszonych na rzecz właściciela gruntów i **uniezależnić** swobodne poszukiwania ropy od stosunków prawnych właścicieli gruntów, które często na sąsiadujących ze sobą małych obszarach (parcelach) są bardzo skomplikowane.

Nadto ma nowe prawo uniezależnić **rozwój** odkrytego terenu, a więc stawianie **dalszych szybów,** od jakichkolwiek warunków właściciela gruntu, w przeciwieństwie do dotychczasowego systemu, na podstawie którego właściciel gruntu miał prawo wymówić sobie niewspółmierne produkcję obciążające korzyści za pozwolenie stawiania dalszych szybów na sąsiednich terenach, względnie za prolongatę ograniczonych czasowo praw naftowych.

Nowe prawo odnosiłoby się do **nowych poszukiwań,** względnie także do tych starych kopalń, które czy to z powodu upływu czasu uprawnień naftowych, czy to wobec bezczynności, lub z powodu niepodejmowania wierceń przez dłuższy okres czasu na większych terenach, staną się wolnym przedmiotem nadań górniczych.

Wspomnieć należy, że ramy polskiego prawa naftowego zostały już wyznaczone przez polską powszechną **ustawę górniczą,** która ukazała się 6 b. m. w formie Rozp. Prezydenta Rzplitej, a która opiera się w zasadzie na systemie swobody górniczej (z wyjątkiem zastrzeżeń na rzecz państwa, czyli t. zw. rezerwatów w odniesieniu do soli potasowych na obszarze całego państwa i węgla na obszarze byłego zaboru pruskiego).

Ten duży krok na drodze unifikacji naszego ustawodawstwa, uzasadnia nadzieję, że następnym krokiem ustawodawczym będzie specjalny dział polskiej ustawy górniczej, normujący **szczególne** warunki wydobywania ropy naftowej, t. j. polska ustawa naftowa.

Będzie ona wobec nastania normalnych stosunków parlamentarnych poddana obradom naszych ciał ustawodawczych, jednak niewątpliwie pozostaną niezmienione zasady uzgodnione wśród czynników rządu i przemysłu, oświetlone wyżej. Życzyćby należało, żeby stało się to jaknajrychlej.

Wyrazem tego życzenia jest jasna **opinja wszystkich interesowanych, która znalazła wyraz** w odnośnej **rezolucji Zjazdu Naftowego powziętej dnia 8 grudnia b. r.**

Hasłem **polityki nafowej** rządu, przemysłu i społeczeństwa, jest i winno pozostać: dążenie przez **rozwój produkcji ropy** w Polsce do **takich cen** przetworzonych z tej ropy **produktów,** które służą **interesom konsumcji** i jej wzrostowi w imię gospodarczych interesów państwa i ogółu.

Standard - Nobel w Polsce

W marcu bieżącego roku upłynęło 10 lat od chwili założenia firmy „Standard - Nobel w Polsce" Spółka Akcyjna.

Firma powstała w zaraniu tworzenia się państwowości polskiej i konsolidowania się w jeden organizm gospodarczy rozłączonych podczas niewoli, rozdartych przez zaborców, jej części składowych.

Inicjatywa stworzenia w Polsce nowożytnego przedsiębiorstwa przemysłu naftowego, obejmującego swą pracą całość terytorjum państwa, wyszła od grona polaków, dawnych pracowników rosyjskiego „T-wa Br. Nobel". Naskutek ich starań powstała na wiosnę w r. 1920 firma „T-wo Przemysłu Naftowego B-cia Nobel w Polsce, S. A.", założona na zasadach parytetowych przez rodzinę Noblów i przez Bank Związku Spółek Zarobkowych.

Uważając, że nowożytne, racjonalnie realizowane przedsiębiorstwo naftowe winno składać się ze wszystkich 3-ch zasadniczych działów przemysłu naftowego, to jest mieć w swym składzie dział kopalnictwa ropy naftowej, dział przeróbki ropy (rafinerja nafty) oraz aparat handlowo - rozdzielczy, nowozałożona S-ka Akc. rozpoczęła swą działalność od zakupu terenów naftowych w Małopolsce i zorganizowania na nich wierceń, od stworzenia nowożytnej rafinerji nafty i od uporządkowania aparatu handlowego, który pozostał na ziemiach polskich po rosyjskiem „T-wie Br. Nobel".

W końcu 1920 r. przyłączył się do S-ki nowy partner, a mianowicie światowa firma naftowa „Standard Oil Co. of New Jersey". wnosząc jako swój udział aparat handlowy, posiadany na terytorjum b. zaboru pruskiego — w Poznańskiem i na Pomorzu, a następnie i na G. Śląsku.

Od chwili skonsolidowania się w ten sposób składu uczestników S-ki rozpoczyna się intensywna praca inwestycyjna S-ki we wszystkich działach przemysłu naftowego.

Na nabytych przez S-kę terenach naftowych w Zagłębiu Borysławskiem (Mraźnica, Horodyszcze, Ratoszyn) rozpoczęto intensywne wiercenia. Zakupioną od hr. A. Skrzyńskiego małą rafinerję nafty w Libuszy (woj. krakowskie) rozpoczęto spiesznie rozbudowywać, mając na widoku stworzenie nowożytnej rafinerji, stojącej na poziomie współczesnej techniki i odpowiadającej jakości polskiego surowca i skali pracy polskiego przemysłu naftowego. Jednocześnie zawrzała praca w kierunku rozbudowy i modernizacji aparatu handlowego, który, zwłaszcza na terenach byłych zaborów austrjackiego i rosyjskiego, nie odpowiadał warunkom współczesnego handlu produktami naftowemi. We wszystkich tych pracach S-ka, szeroko korzystając z bogatego zasobu doświadczeń swych uczestników, wniosła dużo ulepszeń technicznych, nieznanych dotychczas na ziemiach polskich. Pod tym względem firma wyraźnie wysunęła się pośród polskich firm naftowych, jako organizacja przodująca.

Niezależnie od tych prac, założona została przez firmę „Standard Oil Co of New Jersey" w r. 1921 S-ka Akc. „Olej Skalny", przedsiębiorstwo przeznaczone specjalnie do prowadzenia wierceń i wydobywania ropy naftowej. S-ka ta nabyła obszerne tereny naftowe, zarówno w Małopolsce Zachodniej, jak i Wschodniej, i rozpoczęła szereg wierceń, w znacznej części pionierskich, na terenach zupełnie nowych.

W roku 1924 nastąpiło sfuzjonowanie Spółek Akc. „Bracia Nobel w Polsce" i „Olej Skalny" i stworzona została nowa S-ka Akc. pod nazwą „Standard Nobel w Polsce", pod jaką to nazwą S-ka pracuje po dzień dzisiejszy.

W kopalnictwie naftowem S-ka stanęła do pracy w chwili trudnej, gdy większość znanych i zbadanych terenów naftowych była w rękach starszych od niej, zorganizowanych na wiele lat przed wojną, polskich i obcych przedsiębiorstw naftowych. Nie zrażając się trudnościami i ryzykiem, związanem z odwierceniem nowych terenów, S-ka rozpoczęła swą działalność w znacznej części na terenach nowych. Przytem część wierceń pionierskich prowadzona była przez S-kę na zupełnie nieznanych terenach państwowych, na podstawie zawartych z Państwem umów. W pracy wiertniczej S-ka wprowadziła szereg ulepszeń w polskiej technice wiertniczej, stosując wiercenie kombinowane żerdziowo - linowe, oraz linowe (pensylwańskie).



Odbiornik dla najwybredniejszych

ELEKTRYCZNY ODBIORNIK PHILIPSA 2511

Zdobywca pierwszych nagród w Wilnie, Londynie, Barcelonie, Sewilli, Pradze Czeskiej, w Antwerpji i Leodjum.
Zaopatrzony w słynne lampy Złotej Serji Philipsa

Niezwykła prostota strojenia przy pomocy jednej tylko gałki
Silny, czysty, wierny odbiór mnóstwa stacyj europejskich.
Cena złotych 1750.—

Żądajcie broszur i prospektów od Waszych dostawców, lub pod adresem:

POLSKIE ZAKŁADY PHILIPS S. A.

WARSZAWA, KAROLKOWA 36/44.

Produkujemy słynne żarówki
PHILIPS - ARGENTA



Już w roku 1924 S-ka miała w wierceniu i pogłębianiu 30 szybów wiertniczych, a w r. 1925 — 33 szyby. Z tego na szyby pionierskie przypadało:

1924 r.	— 9	szybów
1925	— 10	"
1926	— 9	"
1927	— 7	"
1928	— 0	"
1929	— 1	szyb
1930	— 1	"

Za cały okres tej działalności do 1 grudnia r. b. S-ka odwierciła 53 nowe szyby, ogólnej głębokości 59.772 m. b., z czego na wiercenia pionierskie przypada 15,067 metrów bieżących.

Obecnie S-ka posiada w eksploatacji 55 szybów, z tego 28 głębokich i 27 płytkich, a w wierceniu i pogłębianiu 4 szyby.

Dzięki energicznym pracom wiertniczym, S-ka zajmuje obecnie 4 miejsce wśród polskich producentów ropy naftowej.

Niestety, nie wszystkie wiercenia pionierskie S-ki dały dodatnie wyniki. Szereg szybów okazał się suchych, co w znacznym stopniu obciążyło pasywa S-ki, jako wydatki inwestycyjne nieprodukcyjne, które muszą być zamortyzowane szybami produkcyjnymi.

Na roboty wiertnicze S-ka wydała za czas swej egzystencji powyżej 65.000.000 złotych, czyli około 55% całego zaangażowanego kapitału. Z tej sumy około 5 milj. złotych zostało odpisane na straty, a dalsze 15 milj. złotych, wydatkowanych na wiercenia suchych szybów, zmuszona jest S-ka stopniowo amortyzować.

Warunki naturalne pracy polskiego kopalnictwa naftowego nie znajdują równych sobie na świecie, pod względem trudności technicznych i związanych z wierceniem kosztów. Głębokie zaleganie złóż naftowych w głównych polskich zagłębiach naftowych, dających powyżej 90% produkcji ropy naftowej w Polsce, wymagają wierceń o głębokości przeciętnej powyżej 1500 mtr. Przeciętny koszt tych wierceń wynosi około dol. 137.000 czyli zł. 1.221.000. Pozatem wydajność szybów tych złóż stale spada. W roku 1916 przeciętna wydajność szybów wynosiła w zagłębiu Borysławskiem 4270 ton ropy rocznie, w roku 1926 już tylko 1800 ton, i spadek ten nadal szybko postępuje. W Rumunji przeciętny koszt wiercenia szybów wynosi dol. 66.000, czyli zł. 588.000., wydajność zaś szybów kilkakrotnie przewyższa wydajność szybów polskich. W wyniku takich warunków pracy polskie kopalnictwo naftowe jest passywne, pomimo wysokich cen ropy. Cena ropy naftowej w Polsce jest znacznie wyższą od cen światowych i od cen u naszych sąsiadów Rumunów. Na cenę tę składają się koszta wierceń szybów produkcyjnych, koszta wierceń szybów suchych, oraz koszta eksploatacji szybów; koszta te są wysokie, co powoduje ograniczenie wierceń do rzeczywistych potrzeb rynku krajowego, oraz prowadzi do zaniku wierceń pionierskich. Zdawałoby się, że w takich warunkach należałoby zaniechać nowych wierceń i importować tanią ropę naftową do Polski, byłoby to jednakże samobójstwem dla polskiego przemysłu naftowego i zjawiskiem groźnem i niedopuszczalnem z punktu widzenia pogotowia obronnego państwa.

Dla użytkowania t. zw. „mokrych gazów", produkowanych na własnych szybach wiertniczych, Spółka zbudowała w roku 1926 nowożytną gazolinę. Produkcja gazoliny wynosi obecnie około 3600 ton rocznie.

Pracę przeróbki ropy naftowej Spółka skoncentrowała w rafinerji nafty w Libuszy, o której wspomniano wyżej. Rafinerję tę Spółka rozbudowała znacznym kosztem, zaopatrując ją w nowożytne urządzenia o typach i skali odpowiadającej warunkom polskiego przemysłu naftowego. Zdolność przeróbcza rafinerji wynosi powyżej 60.000 ton ropy naftowej rocznie. I w dziedzinie techniki przeróbki ropy Spółka w wielu działach pierwsza w Polsce wprowadziła szereg ulepszeń, że wspomnimy np. t. zw. „bubble towers" t. j. kolumny rektyfikacyjne na kotłach destylacyjnych.

Praca należącej do Spółki rafinerji w Libuszy, jak zresztą i całego polskiego przemysłu rafineryjnego prowadzi się w warunkach niekorzystnych. Zasadniczym postulatem pracy przemysłowej jest pełne wykorzystanie instalacji, gdyż tylko w takich warunkach możliwą jest ekonomiczna praca. Tymczasem cały polski przemysł rafineryjny pracuje w skali nieprzewyższającej 50% jego zdolności przeróbczej. Rafinerja w Libuszy w najlepszych swych latach była wykorzystana nie więcej jak na 60% jej zdolności przeróbczej. Prowadzi to do wysokich kosztów przerobu, obciążających koszt własny finalnych produktów. Uwzględniając przytem wysoki koszt surowca — ropy naftowej — otrzymujemy w wyniku wysokie ceny na produkty finalne. Należy przytem podkreślić, że nawet przy obecnej, zmniejszonej w stosunku do zdolności przeróbczej polskich rafinerji, przeróbce ropy naftowej, podukcja finalnych produktów polskiego przemysłu naftowego przewyższa zapotrzebowanie rynku krajowego i nadwyżki muszą być eksportowane. Zagranicą zaś nasze produkty naftowe spotykają się z konkurencją tanich produktów rumuńskich, rosyjskich i amerykańskich, wyprodukowanych z taniej ropy. Wynikłe z tego powodu straty musi pokryć rynek krajowy.

Jest to prawdziwy „circulus vitiosus", Dla obniżenia kosztów przerobu, rafinerje winny dążyć do zwiększenia ilości przerobionego surowca. Jednakże zapotrzebowanie rynku krajowego jest niższe od zdolności produkcyjnej polskich rafinerji, zwiększenie więc przeróbki ropy spowodowałoby zwiększenie eksportu, a więc i wzrost strat, spowodowanych przez eksport wobec wysokiej ceny ropy w Polsce. Wyjście możnaby znaleźć w zwiększeniu produkcji i obniżeniu ceny ropy naftowej, co — jak wyżej wspomnieliśmy — jest w warunkach naszych niemożliwem.

Aparat handlowy S-ki, pod względem swej organizacji i urządzeń technicznych przoduje wśród polskich firm naftowych i postawiony jest na poziomie współczesnym, nieustępującym najlepiej zorganizowanym firmom w Ameryce i Europie Zachodniej. S-ka przebudowała swoje składy rejonowe, i wprowadziła najnowsze systemy rozdziału wszystkich produktów naftowych. W roku 1925 S-ka zbudowała pierwsze w Polsce uliczne stacje benzynowe i następnie stopniowo rozbudowała ich sieć w takim stopniu, iż obecnie niema zakątka w Polsce, gdzie nie stałyby popularne stacje benzynowe S-ki. Wyjątek stanowi Małopolska Wschodnia, teren, który nie jest objęty działalnością S-ki. W roku 1929 S-ka rozpoczęła budowę stacji obsługi samochodów, które są najwyższą formą w technice nowożytnej obsługi automobilisty.

W dziedzinie rozdziału nafty S-ka rozbudowała nowożytny system sprzedaży za pomocą zbiorników sklepowych, tak zw. „system rozwózkowy", rozszerzając go i na teren Małopolski Zachodniej, gdzie od chwili wejścia na rynek S-ki, wszechwładnie panował przestarzały, niehygieniczny i niebezpieczny pod względem pożarnym system sprzedaży z beczek.

Obecnie, w związku z ogólnym kryzysem gospodarczym, S-ka zwolniła tempo swych prac inwestycyjnych. Należy mieć nadzieję, że sytuacja gospodarcza stopniowo ulegnie poprawie i że owocna praca S-ki będzie mogła być nadal prowadzona w skali lat poprzednich.



JEDYNIE
wszechświatowej sławy
OPONY
KELLY

dają Wam maximum wygody i bezpieczeństwa, będąc jednocześnie najtańszemi dzięki swej

NIEZWYKŁEJ TRWAŁOŚCI.

KELLY SPRINGFIELD TIRE CO.

Jeneralna Reprezentacja na Polskę i W. M. Gdańsk **J. WŁODAWSKI** Warszawa, Leszno 4. Telef.: 217-67, 215-60.

Z PROTOKOŁU

Wieczoru Dyskusyjnego, poświęconego omówieniu sprawy drogowej w Polsce, odbytego w dniu 12 grudnia 1930 r. w Polskim Touring Klubie.

Na zaproszenie Polskiego Touring Klubu przybyli Członkowie PTK., przebywający w Warszawie oraz zaproszeni reprezentanci zainteresowanych Ministerstw i Urzędów, jak również przedstawiciele sfer przemysłowych i handlowych, mających bezpośrednią styczność z budową dróg w Polsce.

Wieczór otworzył Prezes Sekcji Samochodowej PTK. p. W. Modzelewski, wyjaśnieniem zebranym wagi, jaką PTK. przykłada do racjonalnego rozwiązania sprawy drogowej w Polsce. Rozwój turyzmu wogóle, turyzmu motorowego w szczególności zawarunkowanym jest najściślej od poprawy istniejącego stanu drogownictwa. To też PTK. uważa problem ten za najbardziej może dla siebie aktualny i jednym z kroków, jakie poczynił dla spopularyzowania tej sprawy, jest urządzenie dyskusyjnego wieczoru, który niewątpliwie dostarczy wiele cennego i ciekawego materjału. P. Prezes Modzelewski przedstawił porządek dzienny, na który składa się: 1) projekcja filmu, ilustrującego wzorowy sposób budowy nowoczesnych nawierzchni drogowych, 2) Prelekcja p. Inż. M. Okęckiego, 3) Dyskusja nad referatem.

Rozpoczęto wyświetlanie filmu p. t. „Wzorowa budowa dróg", podczas którego wyjaśnień udzielał zebranym p. Inż. J. Erlich. Film przedstawia sposób układania nawierzchni betonowej w Ameryce przy zastosowaniu ogromnie ciekawych nowoczesnych urządzeń maszynowych.

Następnie p. Prezes Modzelewski oddaje głos p. Inż. Okęckiemu, który w półgodzinnym referacie przedstawia zebranym przebieg Kongresu Drogowego w Waszyngtonie, i przechodząc kolejno stosunki, panujące w drogownictwie poszczególnych krajów, analizuje następnie sytuację drogową w Polsce.

P. Modzelewski dziękując p. Okęckiemu za niezmiernie ciekawą prelekcję, zaprosił zebranych do dyskusji nad poruszonym tematem. Z uwagi na to, że sprawa drogowa jest tematem niezmiernie obszernym, P. Modzelewski proponuje, by dyskusję podzielić dla jej ułatwienia na kilka punktów, a mianowicie: 1) dyskusja nad rzuconym w prelekcji przez P. Okęckiego projektem współpracy zainteresowanych kół społeczeństwa z czynnikami urzędowymi, wzorowanej na analogicznych instytucjach zagranicy; 2) dyskusja nad potrzebami komunikacji w Polsce; 3) dyskusja nad stroną finansową sprawy drogowej, w końcu 4) dyskusja nad stroną techniczną tej sprawy. — Przedstawiony projekt porządku dyskusji został przez zebranych przyjęty.

Omawiając możliwości współpracy społeczeństwa, zabrał głos p. Okęcki, wskazując na istniejące odnośne instytucje naszego zachodniego sąsiada, t. j. Niemiec. Niemiec umie pracować i umie pracować dobrze. Tam sprawa drogowa nie jest uważana za kłopot wyłącznie administracji państwowej. Istnieją zrzeszenia, o organizacji typowo handlowej, np. Studiengesellschaft fuer Automobilstrassenbau, które w każdym kierunku praktycznie sprawą tą się zajmuje. To samo Włoski Touring Klub, który ma własne laboratorja doświadczalne, prowadzi we własnym zakresie próby, buduje odcinki próbne, i nawet dąży do rozwiązania finansowego sprawy drogowej przez mobilizowanie kapitałów prywatnych. Jednem słowem, sfery zainteresowanego ogółu nie ograniczają się do jedynie krytycznego stanowiska w stosunku do administracji, ale występują z daleko idącą inicjatywą. Jeżeli idzie o przeniesienie tego na grunt nasz, uważa p. Okęcki, że poprzedzone to musi być odpowiedniem przestudjowaniem sprawy. Są punkty, które interesują ogół, a które są dzisiaj dla niego zamknięte. Np. sprawa kosztów budowy dróg.

Mówca proponuje wyłonienie Komisji, mającej za zadanie dokładne przestudjowanie z jednej strony analogicznych urządzeń zagranicznych, z drugiej możliwości zastosowania ich u nas, przyczem Komisja taka przedłożyłaby opracowane wnioski.

Inżynier Bóbr, nawiązując do prelekcji p. Okęckiego, stwierdza, że porównanie stosunków drogowych w Polsce a zagranicą, przedstawione w prelekcji, wypada niestety nader dla nas smutnie. Tem chętniej należy powitać inicjatywę wciągnięcia do współpracy zainteresowanych sfer. Współpracę taką jednak uważa inż. Bóbr za bardzo utrudnioną, a to dla braku odpowiednich środków materjalnych w kraju. Braki nasze przytem nie ograniczają się jedynie do finansów. Jakkolwiek posiadamy cały szereg wybitnych znawców i fachowców, to jednak brak jest naogół także kwalifikowanych rąk — dowodem tego fakt, że gdy przed kilku laty rozpoczęto na szerszą skalę budowę dróg, jedną z największych przeciwności był brak fachowych pracowników. Są to trudności, które w połączeniu z trudnościami finansowemi, cofają sprawę budowy dróg, zamiast pchnąć ją naprzód. Jako przykład prymitywnego stanu naszego budownictwa drogowego cytuje mówca fak, że nie posiadamy w kraju jeszcze żadnych dróg betonowych, które zdaniem mówcy są najlepsze.

Następnie zabrał głos p. Przyłuski, który oświadczył, że reprezentuje na zebraniu Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych w Polsce. Mówca wskazuje na to, że autobusy, jen najbardziej demokratyczny i najbardziej rozwijający się środek komunikacyjny, są równocześnie największym użytkownikiem dróg. Niesłusznem jest robienie ze sprawy drogowej monopolu pewnych tylko kół, ściśle fachowych. Należy ze sprawy tej uczynić sprawę publiczną, ponieważ obchodzi ona najżywiej cały ogół. Mówca wskazuje na olbrzymie straty, ponoszone przez wszystkie sfery społeczeństwa z powodu złego stanu dróg. Doskonała praca prof. Nestorowicza dokładnie te straty odzwierciadla. Mówca wyraża zdanie, że odbywające się Kongresy Drogowe powinny do współpracy wciągnąć właśnie reprezentantów wszystkich użytkowników, nie tylko fachowców drogowych. Powinno się działalność rozszerzyć na przedstawicieli nietylko automobilistów, ale i na zrzeszenia autobusowe, mleczarskie, rolnicze i inne.

W odpowiedzi zabrał głos p. Modzelewski, który wyjaśnił niemożliwość rozszerzenia działalności Stow. Uczestników Kongresów Drogowych przez wciągnięcie do współpracy sfer niefachowych. Stowarzyszenie to pod względem wysokiego poziomu nie ma sobie równego prawie w całej Europie. Wytyczne cele Stowarzyszenia leżą poza platformą, na jakiej możnaby przyjąć współpracę sfer użytkowników dróg. W pierwszym rzędzie musiałoby to ogromnie wpłynąć na obniżenie poziomu pracy, czego w interesie samej sprawy drogowej należy uniknąć. Mówca nie przesądza stanowiska Zarządu Stowarzyszenia w tej sprawie, ale nie wydaje mu się ten projekt ani celowy, ani wskazany.

Mecenas Dmowski podkreśla doniosłość inicjatywy, podjętej w kierunku współpracy, która zainicjonowana na platformie sprawy drogowej, objęłaby jednak wszystkie te bolączki z jakiemi musimy walczyć. Jest sprawa drogowa, jest sprawa wysokich ceł, sprawa paliwa, sprawa sądów dla spraw samochodowych i sprawa własnego przemysłu samochodowego. Jest wiele jeszcze innych spraw. Wszystkie one są dla nas ważne — i mimo istnienia całego szeregu Kół, Związków i Klubów, będziemy nadal łamać nasze resory na złych drogach i nadal drogo płacić za garaże czy benzynę. Rzucona inicjatywa jest ogromnie pożądaną—pojmuje ją jednak mówca na szerokiej platformie współpracy wszystkich zainteresowanych użytkowników. Proponuje wyłonienie Komitetu Porozumiewawczego wszystkich zainteresowanych zrzeszeń, który zająłby się wszystkiemi bolączkami z osobna i przez zogniskowanie pracy miał największe szanse osiągnięcia zamierzonych celów. Terenem współpracy jest Polski Touring Klub nie tylko dlatego, że tego rodzaju inicjatywa została już na jego terenie wysunięta, ale z natury rzeczy nadaje się do tego, tembardziej, że rozporządza odpowiedniemi pomieszczeniami i aparatem biurowym, któregoby do czasu stanięcia o własnych siłach nie odmówił.

Inż. Nechaj składa oświadczenie, że reprezentowany przez niego Związek Polskich Fabryk Portland Cementu przyłącza się do współpracy, której potrzebę, zwłaszcza w zakresie sprawy drogowej, uznaje za niezmiernie aktualną.

P. Inż. Konopka nie uważa sprawy drogowej za łatwą dla rozwiązania drogą wciągnięcia całego społeczeństwa.

Nie można traktować sprawy drogowej na równi z innemi sprawami o znaczeniu ogólnem. Doprowadziłoby to bodaj do tego, że zaczniemy urządzać kwiatki uliczne na sprawę drogową. Do sprawy tej należy podejść inaczej. Należy wyjść z inicjatywą, której nie można oczekiwać od Państwa, ani od Samorządów. Czynniki miarodajne, mają jaknajwięcej dobrej woli i zrozumienia — ale nie mogą mieć inicjatywy. Ta ostatnia powinna wyjść od tych, którzy są bodaj najbardziej zainteresowani w rozbudowie dróg, t. j. od odnośnego przemysłu. Przemysły: cementowy, smołowy, samochodowy, akcesorji samochodowych, kamieniarski i inne powinny się zejść, powinny stworzyć wspólną

platformę współpracy. Naturalnie nie do pomyślenia jest, by współpraca ta dała jakie wyniki bez poparcia czynników miarodajnych. Jednak mówca jest przekonany, że w pracy takiej, w podejmowaniu inicjatywy, z całą pewnością spotkamy się z poparciem sfer miarodajnych.

P. Świrko zabiera głos, by wskazać, że główne zło leży w tem, że po największej części kwestja budowy czy naprawy dróg leży w rękach Komunalnych i Sejmikowych.

Zabrał głos Prezes Modzelewski, który nawiązując do wniosku Mec. Dmowskiego, wskazuje, że Sekcja Sam. PTK. sprawą drogową bardzo blisko i żywo się zajmowała. Inicjatywa współpracy wszystkich zainteresowanych sfer była niejednokrotnie na terenie PTK. podejmowaną, współpracy zmierzającej do uzdrowienia wszystkich trudności, z jakiemi turystyka, a specjalnie turystyka samochodowa walczy. Niejako nadbudówką tej współpracy byłoby zawiązanie porozumiewawczego Komitetu, mającego zająć się specjalnie sprawą drogową. Analizując poszczególne problemy sprawy drogowej, mówca wskazuje, że najistotniejszym z nich jest kwestja finansowa. Projektowane sposoby jej rozwiązania zmierzają do złożenia wszystkich ciężarów na barki auomobilistów. Jakkolwiek nie wydaje nam się słusznem takie postawienie sprawy, jednak nie występujemy przeciw niemu, zastrzegając się tylko, że w dyskusjach nad tymi problemami chcemy także zabrać głos. Niestety, nasze głosy trakowane są bardzo luźno—przypisać to należy brakowi organizacji i współpracy.

Przechodząc do wysuniętego projektu współpracy w kole fachowem sfer przemysłowych, mówca wskazuje, że zagadnienie drogowe jest splotem różnych interesów, jednoczących się jednak w wielu stycznych.

Opinje są rozstrzelone, a społeczeństwo, jakkolwiek się orjentuje z każdym dniem bardziej, jest jednak najzupełniej bierne. Należy rzucić myśl i rozwinąć odpowiednią propagande.

Inż. Konopka wyraża wątpliwość, czy Fundusz Drogowy będzie w stanie zadość uczynić potrzebom. Ta sprawa jest pierwszą z szeregu tych, kóre powinny być omówione w łonie mającej się stworzyć organizacji.

P. Limbach wskazuje na to, że w razie zrealizowania projektu Funduszu Drogowego, będzie trzeba, wprawdzie nie zaraz w pierwszym czy drugim roku, wyciskać ze społeczeństwa ogromne kwoty, bo około ćwierci miljarda rocznie. Przy obecnej sytuacji ekonomicznej stanowi to ogromny wysiłek społeczeństwa i należy już dzisiaj podnieść konieczność zatrzymania tych pieniędzy w kraju. Dlatego musimy baczyć, by jednym z postulatów, jakie będą wysunięte, był postulat stosowania materjałów krajowych, których w kraju mamy pod dostatkiem.

Inż. Zakrzewski podnosi doniosłość sprawy drogowej z punktu widzenia obrony kraju.

Prezes Modzelewski rekapituluje wyniki dyskusji i stwierdza, że wszyscy jej uczestnicy wypowiadali się za stworzeniem Komitetu Porozumiewawczego, jako zrzeszenia dla wymiany myśli i występowania równolegle.

Następnie Prezes Modzelewski imieniem Polskiego Touring Klubu stawia do dyspozycji mającego się utworzyć Komitetu aparat biurowy i lokale Klubu.

Z powodu spóźnionej pory Prezes Modzelewski zamyka zebranie, proponując przekazanie niewyczerpanych punktów porządku obrad, mającemu się stworzyć Komitetowi. Gdy Komitet ten opracuje odpowiednie wnioski, zostaną one przedstawione zebranym na specjalnie zwołanem posiedzeniu.

Dziękując zebranym za wzięcie udziału w Wieczorze, Prezes Modzelewski z zadowoleniem podkreśla wartościowy materjał, uzyskany w dyskusji i zaprasza zainteresowanych do zapisania się na listę tworzącego się Komitetu Porozumiewawczego.

Do Komitetu Porozumiewawczego przystąpiły w dniu 12 grudnia 1930 następujące Organizacje i Instytucje Przemysłowe:

Polski Touring Klub
Polski Związek Motocyklowy
Związek Polskich Fabryk Portland Cementu
Polski Związek Ceramiczny
Związek Gazowni w Polsce
Biuro Budowy Dróg Przemysłu Cementowego i Smołowego
Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych w Polsce
Tiehl, Krotkiewski i Spółka
Fabr. Maszyn do Bud. Dróg w Pabjanicach
Standard Nobel w Polsce, S. A
Rzewuski i Spółka, T. A., Fabryka Maszyn
Reprezentacja Koncernu Shella
Komdrobit, S-ka z o. o. w Katowicach
Tow. Wzajemnych Ubezpieczeń „Snop"
Gal. T-wo Naftowe „Galicja"
Becos Traders, Ltd.
Trwałe Drogi, S. A.
Inż. Bolesław Janczewski

Dalsze zgłoszenia napływają i będą podane po pierwszem zebraniu Komitetu.

DROGI KITONOWE

System **„Kitonowania"** umożliwia wybudowanie tanim kosztem doskonałych nowoczesnych nawierzchni bitumicznych posiadających następujące zalety:

długotrwałość
bezwzględna nieprzepuszczalność wody
wolne od kurzu i błota
wytrzymałość na znaczne obciążenia
pewność ruchu kołowego z powodu szorstkości nawierzchni
łatwy sposób wykonania
taniość i łatwość konserwacji

Posiadamy pierwszorzędne referencje władz polskich i zagranicznych

Fabryka Kitonu „POLSKI KITON"

Fabryka:
«POLSKI KITON» FABRYKA KITONU i przetworów bitumicznych do budowy i konserwacji dróg, Bielsko (Śląsk) ulica Kaz. Wielkiego 34 (Gazownia Miejska). Telef. 10-24, 11-97.

Biuro Handlowe:
«POLSKI KITON», Kraków, ul. Zacisze 12 Telefon: 140-24
Adres telegraf.: «Polkiton», Kraków.

Biuro budowy dróg kitonowych:
Dypl. Inż. Michalski i Wexner, Kraków, ul. Dunajewskiego 2. Telefon: 117-88.

Gospodarka drogowa w Polsce i zagranicą

Z powodów natury technicznej nie możemy niestety podać w całości niezwykle interesującej prelekcji, wygłoszonej przez p. Inż. M. Okęckiego na Wieczorze Dyskusyjnym Polskiego Touring Klubu w dniu 12 b. m. Ograniczamy się zatem do streszczenia niektórych ustępów tego przemówienia.

Ostatnie lata przyniosły nam tak olbrzymi postęp techniki w każdym kierunku, że zrozumiałem jest wszechstronne stosowanie tego postępu w życiu codziennem. Specjalnie rozwój komunikacji motorowej zrewolucjonizował cały szereg przejawów życia gospodarczego i wprowadził szybkie tempo naszych czasów.

W miarę rozwoju motoryzacji aktualizowała się sprawa dobrych dróg. Samochód stawia drogom wysokie wymagania, bez spełnienia ich nie można myśleć o racjonalnem wykorzystaniu go, jako środka komunikacji. Ponieważ rozwój samochodu w poszczególnych krajach przypadał na różne co do czasu okresy, wypłynęła konieczność wzorowania się na wzorach sąsiadów i opierania się na ich doświadczeniu. Wytworzyło to potrzebę utrzymania kontaktu miedzynarodowego, którego wyrazem są urządzane regularnie Kongresy Drogowe Międzynarodowe.

Ostatni Kongres Drogowy odbył się w Waszyngtonie w październiku b. roku i był największym ze wszystkich dotąd zorganizowanych.

Wzięli w nim udział fachowcy, reprezentujący sześćdziesiąt kilka krajów. Obrady stały na bardzo wysokim poziomie. Prace Kongresu stanowiło powzięcie stanowiska w następujących kwestjach:

I. Sprawa Budowy i utrzymania dróg.
  a) zastosowanie cementu, klinkieru, etc.
  b) zastosowanie smoły i asfaltu,
  c) lekkie typy dróg.

II. Administracja i ruch publiczny.
  a) finansowanie, plany gospodarcze,
  b) transport drogowy,
  c) regulowanie ruchu i garażowanie.

Poza wyczerpującemi obradami na powyższe tematy, znamiennem jest dla Kongresu Waszyngtońskiego wysunięcie dwu zasadniczych zagadnień. Jedno, to sprawa finansowania, drogie — konieczność organizowania instytucyj społecznych, których zadaniem byłaby współpraca z czynnikami rzadowymi w dziedzinie gospodarki drogowej.

Przed powstaniem linji kolejowych prymitywne środki komunikacji zmuszały ludzi do ograniczania się do własnych skupień. Rzadka komunikacja korzystała z prymitywnej sieci dróg dla ruchu pieszego i konnego względnie kołowego. Kolej stosunki zmieniła, sprowadzając jednak zagadnienie budowy dróg na dalszy plan. Gdyby równocześnie z koleją powstał samochód — z całą pewnością wygląd map geograficznych przedstawiał się dziś inaczej. Drogi budowane wyłącznie dla ruchu kołowego, byłyby budowane już od początku dla samochodu i nie wykazywałyby tych braków, z jakimi musimy dzisiaj walczyć. Przez nadmierną gęstość linij kolejowych została zachwiana równowaga. Szczęśliwe są te kraje, gdzie nie trzeba przerabiać torów na drogi, gdzie niema zbyt dużo kolei.

Komunikacje autobusowe — ten najbardziej demokratyczny sposób komunikacji, rozwija się nietylko tam, gdzie sieć kolejowa jest rzadką, ale także przy gęstej sieci kolejowej.

Znaczenie społeczne pozamiejskich komunikacyj autobusowych może być pod wieloma względami porównane ze znaczeniem radja: komunikacja autobusowa dociera do najbardziej odległych osiedli, odciętych dotychczas wobec braku kolei, obsługuje szerokie masy ludności, staje się jednym z najbardziej demokratycznych sposobów komunikacji, sprzyja przenikaniu kultury do wszystkich zakątków kraju, niezależnie nawet od dobroci i stanu istniejących dróg, gdyż nie cofa się przed zwyczajnemi drogami gruntowemi. Nieoczekiwanie szybki rozwój komunikacji autobusowej w całym świecie świadczy dobitnie, że ten rodzaj komunikacji stał się konieczny, a sztuczne powstrzymywanie dalszego zdrowego rozwoju byłoby zamierzeniem chybionem.

Charakterystyczne jest zjawisko, że rozwija się ruch autobusowy zarówno w krajach o bardzo rozgałęzionej sieci dróg kolejowych, stwarzając dla kolei silną konkurencję, jak i tam, gdzie linji kolejowych jest mało. Rozwój ruchu o charakterze konkurencyjnym jest wynikiem bezplanowej i dowolnej gospodarki w dziedzinie zagadnień komunikacyjnych. Tłumaczy się tem, że gwałtowny rozwój tego ruchu nastąpił prawie niespodziewanie i ogólna administracja państwowa nie była nigdzie przygotowana do ujęcia tego ruchu w sposób racjonalny z punktu widzenia ogólnych interesów państwowych.

W stosunkach amerykańskich linje autobusowe, przechodzące wpoprzek Stanów Zjednoczonych, odgrywają olbrzymią rolę. Jeżeli autobusy są pożyteczne, to możemy śmiało twierdzić, że samochód stał się częścią składową człowieka. Przez jego rozpowszechnienie wytworzył się typ nomady — granice gmin i stanów pękają, — ludzie, żyjący dotychczas w ciasnym kręgu swego miejsca zamieszkania, wychodzą po za nie, nawiązują kontakt z innemi skupieniami, co tak wymianie dóbr, jak i wymianie myśli i kultury bardzo wychodzi na dobre.

Koniecznym jednak czynnikiem wykorzystania samochodu są drogi. Ile z powodu złych dróg tracimy, wykazał dowodnie w ostatnim numerze „Auta i Turysty" prof. Nestorowicz. Jest to zagadnienie wagi pierwszorzędnej i w tym kierunku przedewszystkiem muszą iść zorganizowane wysiłki zainteresowanych kół społeczeństwa.

W Ameryce uważa się budowę dróg za produkcyjną inwestycję, czego dowodem jest choćby fakt, że obligacje drogowe są bardzo poszukiwane. W starej Europie do tego daleko, w pierwszym rzędzie z powodu ogólnego kryzysu gospodarczego. Czy i u nas sytuacja jest całkowicie beznadziejna?

Ustawodawstwo drogowe mamy wystarczające. Organizacja naszej administracji drogowej odpowiada wymogom. Naukowo stoimy wysoko.

Kto bliżej temi sprawami się zajmie, przekona się, że gęstość sieci arterji u nas jest naogół — oprócz Kresów — wystarczająca, czego nie można, niestety, powiedzieć o drogach dojazdowych.

Nie zapominajmy też, że posiadamy potrzebne do budowy dróg materjały w kraju.

Główną przeszkodą jest sprawa finansowa.

Projektowany fundusz drogowy — jakkolwiek nakłada cały ciężar na automobilizm — jest koniecznym. Brak funduszu podraża roboty, nie pozwala na budżetowanie i robienie planów dłuższo - okresowych, powoduje krótki i późno zaczynający się sezon, często nawet paraliżuje prace przez wstrzymanie wypłat przedsiębiorcom.

Program najpilniejszych robót drogowych w Polsce — to cyfry, idące w setki miljonów złotych. Jeżeli mówi się o współpracy społeczeństwa i porozumieniu — to jest ono w pierwszym rzędzie na tem polu sprawą aktualną.

Temat drogowy jest tak obszerny, że trudno byłoby silić się wyczerpać go w ciągu krótkiego przemówienia. W każdym razie starałem się poruszyć ogólne tematy, które nas, drogowców, najwięcej obchodzą — a mój optymizm w stosunku do niektórych stron naszej gospodarki drogowej, jak również zarzut co do braku rzeczowej oceny i szerszej uzgodnionej współpracy— daje otwarte pole do dyskusji.



Dyrekcja firmy «Delco-Remy» w Kopenhadze po podpisaniu umowy na wyłączne zastępstwo na Rzplitą Polską z p. Z. Popławskim (x) oprowadza swego nowego reprezentanta, chlubnie znanego w szerokich kołach polskich automobilistów, po wzorowo urządzonej stacji obsługi «Delco-Remy».

F. LIMBACH
Państw. Fabr. Olejów Min. «Polmin»

POLSKI ASFALT

Przy rozważaniu zagadnienia odbudowy i modernizacji dróg w Polsce, wysuwa się na pierwszy plan, poza kosztami, kwestja możności uzyskania w kraju materjałów do tego potrzebnych. Jest to sprawa ze względu na bilans handlowy Państwa bardzo ważna, tem więcej, że w razie wejścia w życie ustawy o państwowym funduszu drogowym, będą na ten cel rocznie przeznaczane znaczne sumy, około ćwierćmiljardowe, z których nie powinien ani jeden złoty potoczyć się bezpowrotnie zagranicę.

Zdawaćby się mogło, że rzecz ta nie powinna nastręczać żadnych większych trudności. Wszystkie materjały potrzebne do budowy dróg, mamy w kraju. Kamień, klinkier, cement, smoła i w końcu asfalt, są u nas w dostatecznej ilości.

W praktyce jednak sprawa ta ma się inaczej. Z jednej strony panuje u nas stale niechęć do używania materjałów krajowych i nieufność w stosunku do nich, z drugiej strony brak jest należycie rozwiniętego przemysłu drogowego krajowego i brak jest odpowiedniej propagandy. Jako przykład mogę przytoczyć fakt, że jedno z dużych miast naszych zachodnich nawet kostkę brukową sprowadza z zagranicy.

Szczególnie wyraźnie uwidacznia się ta niechęć i nieufność w stosunku do materjału, potrzebnego do budowy nawierzchni drogowej tego typu, który okazał się najodpowiedniejszym dla obecnych warunków ruchu drogowego, t. j. nawierzchni asfaltowej.

Materjał, służący do budowy nawierzchni, t. zw. asfaltowej, składa się zasadniczo z dwóch części: z mieszaniny tłucznia kamiennego różnej wielkości i rodzaju i z asfaltu, który spaja poszczególne ziarna tego tłucznia ze sobą, pełniąc rolę t. zw. lepiszcza. Asfalt taki, który może służyć jako lepiszcze drogowe, posiadamy w kraju w ilości wystarczającej, lecz, jak dotychczas, użycie jego napotyka na znaczne trudności. Całe budownictwo drogowo-asfaltowe znajduje się obecnie niemal wyłącznie w rękach przedsiębiorstw prywatnych, szczególnie miasta, będące obecnie dużym konsumentem tego typu nawierzchni, oddają wykonanie ich przedsiębiorstwom, nie mając zresztą ani odpowiedniego doświadczenia, ani też koniecznych, a kosztownych narzędzi. Przedsiębiorstwa drogowe w Polsce są mniej lub więcej zainteresowane w tem, by używać do tych robót asfaltów zagranicznych. Powody tego są rozliczne; przedsiębiorstwa te są często wydatnie finansowane przez duże koncerny naftowe zagraniczne, które udzielają im długoletniego kredytu, wymaganego przez odbiorców, — pięcioleni termin zapłaty za roboty asfaltowe jest często żądany i stosowany. Koncerny te służą tym przedsiębiorcom poradą i pomocą techniczną, często przedsiębiorstwa te są wprost filjami przedsiębiorstw obcych, posługując się specjalnemi metodami na podstawie licencyj patentowych, wymagających użycia materjałów asfaltowych obcych. Ponadto wykonawcy dróg asfaltowych są przekonani, że mają powody rzeczowe w unikaniu asfaltów krajowych im bliżej nieznanych, a są nawet wypadki, że zarządy komunalne, oddając roboty asfaltowe, prócz żądanej gwarancji pięcioletniej, stawiają jeszcze, w tym wypadku już zupełnie niezrozumiały warunek, użycia do robót asfaltu zagranicznego.

Ta ogólna psychoza jest też powodem, że przedsiębiorcy często, o ile używają nawet asfaltów krajowych do budowy dróg, do tego się nie przyznają.

Wobec dużych ilości materjałów, potrzebnych do budowy dróg, są to pozycje dla gospodarki państwowej ważne. Wprawdzie w nawierzchniach asfaltowych jest zaledwie po 10% asfaltu, jednak wartość jego stanowi, wobec różnicy cen tłucznia i asfaltu, około 50% kosztów ogólnych materjału.

Jako rzeczowy powód do niemożności użycia asfaltów krajowych, podaje się zwykle fakt, że asfalty krajowe mając odmienny skład chemiczny i własności fizyczne, jak asfalty amerykańskie, do budowy dróg się nie nadają. Zwłaszcza odnosi się to do asfaltów, pochodzących z ropy naftowej Borysławskiej typu parafinowego, a stanowiących około 80% produkcji polskiej.

Twierdzenie to jest zupełnie nieuzasadnione, powstało ono wskutek doświadczeń niemieckich z asfaltami najprawdopodobniej amerykańskiemi typu parafinowego, rafinerje polskie bowiem w tych czasach, kiedy próby te były robione, uważały asfalt swój za produkt odpadkowy, nie ulepszały go i nie eksportowały. Po pierwszych negatywnych próbach orzeczono, że najprawdopodobniej parafina, przypuszczenie to bowiem leżało najbliżej, obniża wartość drogową asfaltu, a ponieważ nie było powodów dla zainteresowania praktycznego tą kwestją, gdyż kraje zachodnio-europejskie nie mają swoich asfaltów i całe zapotrzebowanie pokrywają z Ameryki, gdzie asfalt bezparafinowy występuje w bardzo dużych ilościach, dalszych prób nie przeprowadzano i wszystkie przepisy i recepty drogowe używane teraz i u nas, są opracowane dla asfaltów amerykańskich typu t. zw. bezparafinowego.

Oczywiście Polska, mając w 80% ogólnej produkcji własny asfalt parafinowy, z powodów, które wyżej podałem, do porządku dziennego nad tą sprawą przejść nie może. **Przedewszystkiem zaznaczyć należy, że asfalt polski jest materjałem zupełnie różnym i składem chemicznym i częściowo własnościami fizycznemi od asfaltu z rop naftowych amerykańskich. Zawartość parafiny w asfalcie w żadnym stopniu nie ma wpływu na jego lepsze lub gorsze własności drogowe,** jest to pogląd, który ma coraz więcej zwolenników wśród sfer naukowych zagranicznych, a opiera się na wynikach najnowszych doświadczeń laboratoryjnych i praktycznych, których opis, jakkolwiek bardzo interesujący, wyszedłby poza szczupłe ramy tego artykułu.

Przedewszystkiem jeszcze raz zaznaczyć należy, że asfalt drogowy polski typu parafinowego, jest materjałem zupełnie różnym od asfaltów zagranicznych. Niewolnicze stosowanie przepisów, opracowanych na podstawie półwiekowych zgórą doświadczeń asfaltami amerykańskiemi, do asfaltów naszych, nie może dać analogicznych wyników i tylko bardzo dokładne poznanie zalet i wad tego materjału, może uchronić od niepowodzeń, które przy błędach w stosowaniu tych asfaltów, wynikłych z braku koniecznego w tym wypadku doświadczenia, dają powód tylko do powtarzania przestarzałych i **zupełnie nieuzasadnionych** twierdzeń o nieprzydatności naszych asfaltów.

INŻ. W. GROSSMAN
Członek Drogowego Instytutu Badawczego

Kilka uwag o krajowej produkcji materjałów drogowych

(Na marginesie artykułu p. J. Babeckiego p. t. Przemysł krajowy a rozbudowa dróg)

Zagadnienia drogowe należą do spraw bardzo skomplikowanych: zbiegają się tu razem problemy gospodarcze, polityczne, administracyjne i techniczne. U nas sprawy te przedstawiają się jeszcze trudniej, niż na Zachodzie, gdyż zadania, przed jakiemi stoi nasze drogownictwo, wielokrotnie przewyższają środki, jakiemi państwo na te cele może rozporządzać.

Wśród problemów drogowych na jedno z naczelnych miejsc wysuwa się sprawa materjałów, potrzebnych do budowy dróg. Z punktu widzenia technicznego rozróżniamy tu dwie zasadnicze kwestje:

a) budowę nowych dróg,
b) konserwację dróg istniejących.

Za najodpowiedniejsze nawierzchnie dla nowych dróg uznano jezdnie elastyczne z lepiszcz bitumicznych. Tylko drogi tego typu są przystosowane do wymogów nowoczesnej komunikacji motorowej i tylko one mogą otworzyć nasze granice dla ruchu turystycznego. Ponieważ jednak szczupłość ram budżetowych uniemożliwia budowę nowych dróg asfaltowych na szerszą skalę— musimy w znacznej większości wypadków poprzestawać na przystosowaniu dróg istniejących do trakcji mechanicznej, to znaczy nadawać im przynajmniej przejściowo cechy nawierzchni asfaltowych przez układanie na nich tak zwanych **pokrowców asfaltowych.**

Zarówno budowa nowych dróg, jak i pokrowcowanie starych wymagają w pierwszym rzędzie materjałów wiążących w postaci lepiszcz bitumicznych, oraz specjalnych materjałów mineralnych.

Jako materjał mineralny stosuje się t. zw. agregaty, czyli sortymenty tłucznia różnych kalibrów. Ponadto stosuje się tu jako wypełniacze t. zw. fillery, t. j. mączki skalne, uzyskiwane z przemiału twardych wapniaków. Wypada stwierdzić, że obu tych produktów mineralnych mamy w kraju poddostatkiem i nie zbraknie ich do realizacji nawet najszerzej zakreślonego programu budowy dróg. Wprawdzie nasze kamieniołomy bardzo powoli przystosowują się do wysokich wymagań budownictwa nawierzchni elastycznych, ale z roku na rok widzi się tu poprawę.

Jako lepiszcza elastyczne do budowy dróg wchodzą w rachubę asfalty, wzgl. bitumy, wyprodukowane z rop naftowych, oraz smoły pow꧍glowe, pochodzące z koksowni i gazowni.

Dzięki wieloletnim wysiłkom poszczególnych naszych rafineryj produkuje się w kraju od kilku lat bitumy bezparafinowe drogowe, **w niczem nie ustępujące odnośnym produktom importowanym.** Dyr. Babecki w artykule swoim podaje daty niezupełnie wiernie ilustrujące obecny stan ilościowy tej produkcji, która, dzięki wprowadzeniu nowych ulepszonych metod, w bieżącym roku dosięgnie cyfry 6.000 tonn. Jeżeli ilość tę wyrazimy w bieżących kilometrach pokrowca asfaltowego na szosę bitą — który to rodzaj konserwacji jezdni jest przy naszych środkach materjalnych najaktualniejszy — ilość ta starczy na wypokrowcowanie rocznie 600 klm. dróg bieżących pierwszego rzędu. Nie jest to wprawdzie zbyt wiele, ale obecnie nie doszliśmy jeszcze do zużycia 1/5-ej części tej produkcji i byłoby zjawiskiem bardzo pocieszającem, gdyby ta skromna ilość krajowych asfaltów mogła być skonsumowana w kraju bez potrzeby szukania sobie ujścia w eksporcie. Tymczasem jesteśmy wciąż świadkami odwrotnego zjawiska: rok rocznie wychodzą poważne ilości polskich asfaltów zagranicę, gdzie cieszą się one bardzo dobrą opinją i zaufaniem odbiorców, do kraju zaś sprowadza się — bez porównania droższe bitumy zamorskie.

Być może, iż budowa nawierzchni asfaltowych osiągnie u nas z czasem takie rozmiary, że krajowa produkcja nie nadąży w pokrywaniu zapotrzebowania; na najbliższą przyszłość wystarczy ona aż nadto.

Poza gatunkowo bardzo wysokiemi asfaltami **z rop bezparafinowych,** mamy w kraju przeszło trzykrotnie większą produkcję bitumów **z rop parafinowych,** które jednak narazie mają bardzo ograniczone zastosowanie drogowe. Od szeregu lat prowadzone są badania, dążące do przetworzenia tych bitumów w produkty zdatne dla drogownictwa. Jak wskazują opublikowane ostatnio wyniki prób praktycznych, sprawa ta zdaje się być na dobrej drodze. Pomyślne rozwiązanie problemu uzdatnienia asfaltów parafinowych oznaczałoby możność konserwowania rocznie dalszych 2.000 klm. dróg bitych zapomocą materjałów asfaltowego pochodzenia krajowego.

Uzyskane z rop parafinowych asfalty nie są ostatniem źródłem lepiszcz elastycznych w kraju. Obok ropy naftowej posiadamy jeszcze jeden bardzo ważny surowiec drogowy i to w olbrzymich ilościach — węgiel kamienny. Smoły drogowe, produkowane przez gazownie i koksownie krajowe, poprawiają się gatunkowo z roku na rok i nie ulega wątpliwości, że wkrótce już osiągną u nas należne znaczenie w drogownictwie, podobnie jak się to widzi w Anglji i Niemczech. Już dzisiaj produkcja smół drogowych mogłaby pod względem ilościowym przewyższać wielokrotnie produkcję bitumów, gdyby nie była ona zależna od konjunktury na zbyt koksu, będącego głównym produktem koksownictwa.

Jest tedy Polska jednym z nielicznych krajów, które dzięki swym naturalnym bogactwom posiadają dwa podstawowe produkty, niezbędne dla nowoczesnej budowy dróg: asfalt (produkt ponaftowy) i smołę (produkt powęglowy). Oba odnośne przemysły nie pozostają do siebie bynajmniej w stosunku wrogiej konkurencji, lecz przeciwnie — przy sprzyjających warunkach ekonomicznych mogłyby stworzyć doskonałą symbiozę techniczną. Mianowicie: przez domieszkę asfaltu w granicach 15 — 20% do smoły uzyskuje się lepiszcze elastyczne w postaci t. zw. smoły stabilizowanej. Takie mieszanki obu produktów, których własności muszą być uprzednio bardzo starannie zestrojone, odznaczają się tem, że łączą w sobie dodatnie cechy obu składników, zatracając ich braki. Do stabilizacji smół krajowych stosowane były dotychczas wyłącznie specjalne gatunki asfaltów zagranicznych. Z inicjatywy Min. Robót Publicznych zajmuje się obecnie Drogowy Instytut Badawczy studjami nad zastosowaniem do tego celu produktów krajowych. Prawdopodobnie już w najbliższej przyszłości prace te doprowadzą do pomyślnych rezultatów. Będziemy mogli wówczas przy pomocy 6.000 tonn krajowego asfaltu bezparafinowego stabilizować rocznie około 30.000 tonn smół drogowych, uzyskując tą drogą około 36.000 tonn dobrego lepiszcza elastycznego. Na tem miejscu wypada westchnąć: obyśmy tylko mogli zużytkować na naszych drogach te ilości materjałów wiążących. Na tle tych cyfr widzimy, że sprawa krajowej produkcji materjałów drogowych nie przedstawia się zgoła tak beznadziejnie, jak się to często zwykło twierdzić.

Nie wolno nam przy budowie dróg przyjmować bezkrytycznie nawet najlepszych kanonów technicznych, ustalonych gdzieindziej i w innych warunkach. Przy budowie dróg musimy uwzględniać w równej mierze postulaty techniczne, jak i gospodarcze. W doborze materjałów musimy zatem kierować się tylko wzorami zagranicznemi, przeszczepiając je niewolniczo na nasz teren, ale, stanąwszy na gruncie rzeczywistości państwowej, dążyć do celowego wyzyskania **przedewszystkiem materjałów, dostarczanych przez naturalne bogactwa kraju.** Pod tym kątem widzenia prowadzi też swe prace Drogowy Instytut Badawczy.

Śledząc pilnie rozwój przemysłów, służących drogownictwu, musi się u nas z całym objektywizmem stwierdzić ogromny postęp, dokonywujący się z roku na rok: wiele produktów krajowych już dziś w niczem nie ustępuje swym amerykańskim, angielskim, czy też niemieckim pierwowzorom. Co do całego szeregu innych należy tego oczekiwać w najbliższej przyszłości.

Na zakończenie chciałbym wskazać ciekawy splot zależności technicznych: auta sieją największe zniszczenie na drogach i nawzajem złe nawierzchnie skracają okres używalności aut. Te same zaś surowce, które dostarczają środków do napędu samochodów — ropa naftowa, jako źródło benzyny i węgiel, jako źródło benzolu — dostarczają nam równocześnie najcenniejszych środków do budowy i konserwacji dróg— asfaltu i smoły.

Zdawałoby się, że, posiadając w kraju oba te surowce, posiadamy idealne warunki dla rozwoju motoryzacji ruchu kołowego. Tymczasem w tej dziedzinie panują u nas stosunki wręcz opłakane. Kto wie, czy do tego stanu rzeczy nie przyczynia się w znacznej mierze charakterystyczny dla naszego społeczeństwa brak zaufania do wszystkiego co krajowe. Gdybyśmy chcieli i potrafili lepiej wyzyskać przebogate naturalne zasoby kraju, to prawdopodobnie zarówno pod względem rozwoju ruchu automobilowego, jak i stanu naszych dróg nie pozostawalibyśmy na szarym końcu szeregu państw cywilizowanych.

AUTO-STAR
Tel.: 446-75, 73-23 i 216-42
Warszawa, Pl. Dąbrowskiego 2 i Targowa 4
Polecamy ze składu po cenach bezwzględnie KONKURENCYJNYCH, opony wszelkich marek, części FORD i CHEVROLET oryg. smary, narzędzia, akcesorja.
Spec. zniżki dla PP. członków P. T. K.

INŻ. AURELI SWIĘTOCHOWSKI

Propaganda dróg

Na wieczorze dyskusyjnym, odbytym w dniu 12 b. m. w lokalu i pod egidą Touring Clubu, wygłoszony został nadzwyczaj interesujący odczyt przez Radcę Inż. M. Okęckiego p. t. „Gospodarka drogowa w Polsce a zagranicą".

Zgóry sam tytuł wskazywał, że prelegent znajdzie różnicę między gospodarką drogową Polski i zagraniczną. Następnie okazało się na filmie, a zwłaszcza z odczytu i późniejszych dyskusyj, że nasza gospodarka drogowa, pomimo wszystkich dobrych warunków technicznych, nie wzbudza zachwytu, ani w prelegencie, ani w audytorjum.

Prelegent, bezwarunkowo kompetentny w tych sprawach, zauważył, że zagranicą do „zaistnienia" (określenie moje) dobrych dróg dopomogła w dużym stopniu panująca harmonja między społeczeństwem, a władzami oficjalnemi wykonawczemi. A więc w Ameryce półn. istnieją komitety dróg publicznych, w Niemczech towarzystwa dla studjowania problemów drogowych i t. d. Społeczne te organizacje, według słów prelegenta, okazują nadzwyczaj cenną pomoc i prelegent sądzi, że podobny stan rzeczy winien zapanować również w Polsce. Istnienie takich organizacyj dałoby w rezultacie — propagandę na rzecz dróg, a propaganda taka, z powodów bliżej niewymienionych, jest według zdania prelegenta bardzo cenną.

Na temat ten wywiązała się dyskusja, która do jądra sprawy się nie dotknęła. Ze słów wszystkich przemawiających łatwo było wywnioskować, że trudnem jest odezwać się na apel prelegenta.

Drogi w Polsce są pod opieką władz Państwowych i komunalnych. Na utrzymanie pewnych dróg łoży Państwo, na resztę dają środki — komuny.

Zdawałoby się — wniosek prosty — propaganda niepotrzebna, gdy wszyscy wiemy, że po 95% naszych dróg bez wewnętrznych kontuzyj jeździć nie można, że można zawsze wyjechać, lecz w rzadkich wypadkach szczęśliwie dojechać.

Tem nie mniej propaganda jest konieczną i pewien jej rodzaj dał już pozytywne wyniki. Przejazdy P. Prezydenta Rzeczypospolitej wpłynęły u nas ogromnie na poprawę dróg. Przed przejazdami temi zawsze się drogi doprowadza do możliwego porządku. Jakieś uwięzione fundusze się znajdują. O drodze wilanowskiej, jako wypadowej reprezentacyjnej pamięta się usilnie, jakkolwiek rezultatu pracy nad nią są słabe, bo traktuje się ją, jako drogę doświadczalną, a niejednokrotnie doświadczenia zawiodły. Propaganda sprawiła, że trakty z Warszawy na Poznań, na Kraków, droga przymorska i t. p. mają być bezwarunkowo w pierwszorzędnym stanie, ponieważ widzieć je mogą cudzoziemcy.

To są widome rezultaty tej swoistej propagandy, że drogi te są, lub będą dobre.

Chodzi jednak w mem zrozumieniu o inny rodzaj stałej propagandy. Chodzi mianowicie o rozbudowanie w masach entuzjazmu do dróg, nastawienia ogólnego w tym kierunku, ogólnego uznania zasady, że dobre drogi to nie zbytek, a kapitał procentujący. Chodzi o stworzenie opinji, któraby wywierała stały, mocny, niesłabnący nacisk na miarodajne czynniki, że te ostatnie, o ile pamiętać o drogach nie chcą, to w takim razie — muszą. Idzie w danym wypadku o uświadomienie sobie, że sprawa dróg jest równorzędną z oświatą, a nierównie ważniejszą, jak państwowe pływalnie, zakłady graficzne, papiernie, cegielnie, fabryki rowerów, rakiet tenisowych, maszyn do szycia i innych faramuszek.

Skarg będzie mniej i więcej entuzjazmu, a tem samem i propagandy, jeżeli zarzucimy dorywczość naszej pracy technicznej na drogach, jeżeli stworzymy stały bieg naszej pracy umysłowej, jeżeli zdobędziemy się na ofiarę z naszego indywdualizmu i korzystać zaczniemy z doświadczeń gotowych innych narodów, dość bogatych, by sobie na kosztowne doświadczenia pozwolić. Może pedagogicznem by było dla wzbudzenia propagandy pamiętać początkowo mniej o budowie nowych dróg, a zająć się bardziej stanem starych nawierzchni na drogach bitych, a jeszcze bardziej gruntowych.

Przecież gorszej propagandy, jak stan obecny naszych ulic asfaltowanych w stolicy, wymyślić trudno. Nieco pamięci, by wykroty w asfaltach załatać, dałoby więcej zwolenników nawierzchni ulepszonych, jak całe jeremjady platoniczne, — systematyczne równanie jakiejś drogi gruntowej, zachęci do tego samego innych gminiaków.

Ku rozwiązaniu problemu drogowego w Polsce

Od firmy „Polski Kiton" otrzymujemy z prośbą o umieszczenie następujący artykuł pióra dyplomowanego inż. O. Wexner'a, członka Rady Nadzorczej tej firmy.

Drogi musimy budować! Ten postulat stał się już programowym postulatem wszystkich. Na drodze jednak stoją — zdawaćby się mogło — nieprzezwyciężone trudności, w pierwszym zaś rzędzie szczupłe środki pieniężne. Wiemy wszyscy dobrze, że w ostatnich latach konserwacja dróg szutrowanych nie była dostateczną, z powodu szczupłości funduszów — gdzież myśleć o budowie kosztownych nowoczesnych nawierzchni, których koszt 4—5-ciokrotnie przewyższa koszt drogi szutrowanej! A jednak można...

Poucza nas o tem niewielka książeczka p. t.: „K i t o n", wydana w ostatnich dniach przez fabrykę „Polski Kiton" Bielsko-Kraków. Bardzo bogato ilustrowana zdjęciami wykonanych dróg kitonowych niemal w całej Europie, i z zdjęciami objaśniającemi sposób wykonania, jakoteż zaopatrzona bezlikiem orzeczeń władz ze wszystkich krajów, przyczem orzeczenia polskich fachowców zajmują poczestne miejsce, daje nam książeczka ta zwięzły, lecz technicznie doskonały wywód, na jakich zasadach ten materjał — u nas nowy, lecz zagranicą od lat 20-tu znany i uznany — został zbudowany. Dowiadujemy się, że jest to jedyny dotychczas znany materjał bitumiczny, który przy zużyciu zaledwie 3 — 4 kg. na 1 m.² daje nawierzchnię 8 — 10 cm. grubą, bezwzględnie nieprzepuszczalną, niezmiernie trwałą, szorstką (co ją predestynuje też dla dróg górskich — w przeciwieństwie do wszystkich innych nawierzchni bitumicznych czy smołowych), nie wytwarzającą ani błota, ani kurzu. Dowiadujemy się, że drogi kitonowe wykonywać można bez względu na pogodę, co dla stosunków polskich jest niezmiernie ważnem, a dla okolic górskich poprostu conditio sine qua non. Dalej czytamy, że można te drogi wykonywać przy utrzymaniu ruchu, co znowu ma dla nas specjalny walor, ze względu na niewielką gęstość naszych dróg, co czyni stwarzanie objazdów rzeczą niełatwą.

Szczegółowy zaś opis wykonania dróg kitonowych — to zasadniczo nic innego, jak opis wykonania dróg szutrowych, gdzie w miejsce wody używa się tylko rozczynu tego czarodziejskiego, zresztą brudnego i lepkiego środka — no i piasku gliniastego w miejsce czystego.

A koszta! Otóż tych 3 — 4 kg. „Kitonu" podraża tylko koszt zwykłej szutrówki o bardzo drobną kwotę — na którą nas stać, już choćby dlatego, że dużo taniej jest raz na lat wiele wydać drobną kwotę na „Kiton", by stworzyć nową drogę bitumiczną, niż corocznie wydać 1 złoty na konserwację, zresztą w efekcie bardzo problematyczną i zachować błogosławione błoto i kochany kurz.

„Kitonem" możemy już w ramach naszego skromnego budżetu niezmiernie wiele zdziałać i dopiąć tego, by Polska, lub choćby niektóre jej części stały się ośrodkiem międzynarodowego ruchu turystycznego.

W końcu opinje: te są prawie że entuzjastyczne! Leży w nich doświadczenie dwóch dziesięcioleci — doświadczenie godne, by go życzyć Polsce.

Serdecznie radzę wszystkim fachowcom drogowym i wszystkim w budowie dróg zainteresowanym, by się z tą publikacją dobrze zaznajomili.

OD REDAKCJI

Zwracamy uwagę P. T. Czytelników, iż w ostatnim numerze od redakcji pochodziły artykuły autorów: Min. Małakiewicza, Prof. Nestorowicza,, Radcy Rożańskiego, Radcy Minchejmera, Inż. Morsztyna, Nacz. Mańkowskiego, Inż. Eigera, Prof. Macewicza, Inż. Panusza, Salon Paryski, Dyr. Babeckiego. Artykuły zaś inne, jak np.: »Zimny Asfalt«, »Maszyny do budowy nowoczesnych nawierzchni drogowych«, »Drogi wymagają pieniędzy i ustaw«, »Elastyczne nawierzchnie uliczne i drogowe są ostatniem słowem techniki«, »Polski Przemysł cementowy« — są artykułami płatnymi, propagandowymi, nadesłanymi przez poszczególne firmy.

KOM-DRO-BIT

Komprymowane drogi bitumiczne w Polsce

Coraz częściej stosowane są w Polsce nawierzchnie drogowe komdrobitowe, wytwarzane wedle patentu D-r Inż. Dammanna w fabrykach w Katowicach. Patent ten prócz Polski stosowany jest w dwudziestu innych państwach. W samych Niemczech ułożono w ostatnich latach przeszło dwa miljony metrów kw. nawierzchni komdrobitowych.

Komdrobit jest rodzajem masy bitumicznej dającej się na zimno ubijać, ugniatać i walcować. Wszystkie składniki masy komdrobitowej są wyłącznie **krajowego** pochodzenia.

Obok podajemy zdjęcia z odcinków dróg o nawierzchni komdrobitowej.

Nawierzchnia komdrobitowa o grubości warstwy 8 cm. staje się po skomprymowaniu jednolitą, silną, zbitą masą, nie dopuszczającą żadnej wilgoci z zewnątrz — na którą najcięższy ruch drogowy nietylko, że nie ma ujemnego wpływu, lecz czem bardziej ten ruch jest intenzywniejszy, tem dokładniejszem staje się skomprymowanie, a tem samem trwałość nawierzchni.

„Kom-dro-bit" jest nawierzchnią nie wrażliwą na wpływy atmosferyczne, elastyczną, tłumiącą hałas pojazdów, a z powodu znikomego zużycia nie wytwarzającą kurzu i błota.



Odcinek drogi Bielsko-Cieszyn



Odcinek drogi Brzezinka-Imielin



Odcinek drogi Rybnik-Bełk



Praca na odcinku Skoczów-Ustroń



Odcinek drogi pod Rybnikiem

Turystyka

Mgr. STANISŁAW LESZCZYCKI
Asystent Uniwersytetu Jagiell.

Krajobraz szlaku automobilowego Kraków - Zakopane

Do najpiękniejszych wycieczek automobilowych należy droga z Krakowa do Zakopanego, to też rok rocznie tysiące pojazdów mknie na południe gnane ciekawością, tysiące wraca pełne zadowolenia i radości z przeżytych chwil w cudnych zakątkach naszej ziemi, — Zakopane, Tatry, Morskie Oko znane są ogółowi dobrze, pisze i mówi się o nich wiele. To samo również dotyczy prastarego grodu podwawelskiego, jednak na walory i piękno krajobrazu drogi, łączącej te dwa punkty niewiele zwraca się uwagi i często mija się ją bez przyjrzenia się otaczającemu krajobrazowi. Dlatego w niniejszym artykule chciałbym zwrócić uwagę na ten krajobraz wielce urozmaicony i interesujący.

Po minięciu śródmieścia Krakowa wjeżdża się do przemysłowej dzielnicy, która ciągnie się od Podgórza na południe przez Łagiewniki, Borek Fałęcki. Rozrzucone fabryki i zakłady przemysłowe spina stalową wstęgą tor kolejowy, właściwy dostawca surowców i odbiorca fabrykatów. Zakłady przemysłowe koncentrują się po lewej stronie szosy, prawa zaś jest typowo-rolniczą. Tu i ówdzie widnieją ślady bagien i mokradeł, dziś systematycznie osuszanych, meljorowanych, jako pozostałość niespokojnego biegu Wilgi. Wśród nich sterczą, niby wyspa, wzgórza wapienne Krzemionek, w które wcina się człowiek, eksploatując masowo miejscowy kamień. Horyzont zamyka pasmo Tenczyńsko-Bielańskie, ozdobione klasztorem OO. Kamedułów, Kopcem Kościuszki i willową dzielnicą miasta, Salwatorem.

Od Borku Fałęckiego droga poczyna falować, raz po raz spina się na niewielkie wzgórza, to znów opada ku dołowi, jednak prostolinijny bieg szosowy i dobry stan nawierzchni pozwala na rozwinięcie dużej szybkości jazdy. Stąd krajobraz zmienia się zasadniczo, otaczające wzgórza pokryte są polami, łąkami, domy wieśniacze są rozrzucone bezładnie. Przy gościńcu skupia się nowe osadnictwo związane z szosą i miastem. Grupki drzew, a nawet niewielkie kompleksy lasu urozmaicają krajobraz kultury. Mija się wieś Opatkowice, wjeżdżając w niski przekop kolejowy, potem wioskę. Gaj. Stąd droga coraz to bardziej się wspina, serpentynami dźwigając się do Mogilan. Wieś Mogilany skupiona jest na szczycie wzgórza, domy koncentrują się wokół kościoła i dworu. Stara ta osada sięga początkami XIV wieku, z tego czasu datowany jest kościół (1340 r.), posiadający kilka cennych obrazów i b. oryginalne ornamenty. Ze szczytu wspaniały widok na Kraków i Wisłę. Od kościoła w Mogilanach poczyna się zjazd serpentynami ku Głogoczowowi (około 150 m. różnicy wysokości), po stronie lewej mija się drogę do Świątnik, starożytnej osady, podobnie na grzbiecie położonej, też skupionej wokół klasztoru. W dole na Działach droga rozwidla się: jedna biegnie przez Izdebnik do Lanckorony i Kalwarji, druga ku Myślenicom. Od rozstaji przez 3 km. droga podąża doliną Głogoczówki, nad nią skupiają się domy wsi. Dolina ma piękne obramowanie wzgórzami pokrytemi polami i łąkami. Warto spojrzeć na stary lamus we dworze, stojący opodal drogi po jej prawej stronie. Zaraz za kościołem szosa opuszcza dolinę i wspina się na jedno ze wzgórz ku wsi Bęczorce. Po pokonaniu kulminacji opada gwałtownie ku potokowi Krzywaczce, aby znów po krótkim czasie ponownie wspiąć się na wzgórze Jawornickie. Cała ta część drogi biegnie zdala od wsi, skupionych nad potokami, liczne serpentyny i wcale silne spadki dają pełne zadowolenie jadącym. Od Jawornika szosa kulminuje jeszcze raz koło Tarnówki, następnie opada ku Myślenicom i dolinie Raby, którą z koleji biegnie kilkanaście kilometrów.



Rynek w Myślenicach

Z Myślenic gościniec biegnie dalej na południe doliną Raby, zaraz za miastem silnie zwężoną (przełom Raby) obramowaną górami lesistemi opadającemi stromo, aż do samej rzeki. Po lewej stronie na pierwszy plan wybija się potężny masyw Oklejnej z położoną u stóp wsią Chełmem i nowo-tworzącem się letniskiem „Zarabiem". Pośród lesistych pagórków sterczą ruiny zameczku warownego Kazimierza Wiekiego. Opodal wielka śluza rzeczna tworzy wyborny basen kąpielowy dla letników. Partją przełomową wśród lasów jedzie się kilkanaście kilometrów, tylko miejscami Raba, łącząc się z pobocznemi potokami, tworzy szersze rozlewiska. Pierwsze takie rozszerzenie wykorzystała wieś Stróża, rozbudowana w bocznej dolince, następnie Pcim, trzecie wreszcie Lubień Domy jednak nie trzymają się ściśle dna rzeki, lecz wychodzą wysoko na stoki i grzbiety sąsiednich gór. I tak na stokach Kotunia dochodzą do 800 m., na stokach Łysiny i Kiczory do 700 m. Nadaje to specyficzny charakter krajobrazowi, uwidacznia się zmaganie żywiołu ludzkiego z opanowaniem natury. Gdy do Myślenic krajobraz był wybitnie kulturalny, tu role i łąki ściągnięte są w dolnej części doliny, las zaś i pustacie zajmują wyższe części gór. Za Pcimem odchodzi droga do Jordanowa doliną Krzeczonówką, a tuż przed Lubniem do Mszany Dolnej, Limanowej i Krynicy. Lubień, wioska góralska, posiada ciekawy drewniany kościół z XIV w., opodal którego wznosi się obecnie mury no-



Szosa w dolinie Raby



Przełom doliny Raby



Kościół w Myślenicach (XV wiek)

wego kościoła. Przed Lubniem szosa opuszcza Rabę, a wkracza w boczną dolinę Lubienki, otoczoną Kopulastemi górami Beskidu Wyspowego. Od zachodu dolinę otacza masyw Zębalowej (mylnie nazwanej w mapach wojskowych Cymbałową), od wschodu ostry szczyt Szczebla, od południa wydłużony grzbiet Wielkiego Lubonia.

Od Chabówki rozpoczyna się ciężka spinaczka na szczyt Obidowej, jest to ostatnia i decydująca próba maszyny przed wycieczkami tatrzańskiemi. Serpentyny poprowadzone są szeroko lasami i polami, dając na wszyskie strony piękne widoki, a zwłaszcza w stronę zachodnią, na pasmo Babiej Góry i u jej stóp leżący Jordanów. Po stronie prawej mija się kościołek drewniany „Świętego Krzyża", starannie utrzymany przez Krak. Automobilklub. Ze szczytu wspaniały widok. Obidowa, boczne pasmo Turbacza, leżące w centralnym paśmie Gorców, pozwala na zobaczenie całej Orawy, Podhala i Tatr. W dnie pogodne z łatwością można rozróżnić pojedyńcze szczyty granitowego masywu Tatr. Stąd zaczyna się gwałtowny zjazd do Klikuszowej, wsi położonej nader malowniczo. Od niej o 5 km. dalej rozłożył swe domy Nowy Targ, miasto powiatowe, mające przeszło 10.000 mieszkańców. Kościół parafjalny gotycki pochodzi z XIV w. Za miastem zaś na cmentarzu, ciekawy kościołek św. Anny z XIII w., ufundowany przez tamtejszych rozbójników. Nowy Targ, stolica Podhala, koncentruje w sobie całe życie okolicy. Tu zbiegają się trakty z Orawy, Spisza, Pienin, tędy przebiega główna linja kolejowa do Zakopanego. Wygląd miasta schludny, urzędy i sklepy, (hotele i restauracje) skoncentrowane są w rynku. Opuszczając Nowy Targ warto obejrzeć się na minięte już Gorce, które długiem pasmem lesistem zamykają widok od północy.

Kotlina Podhalańska, w którą wjechaliśmy przed Nowym Targiem, ma dno naogół wyrównane, niegdyś rozciągały się tu bezkresne bagniska, o czem świadczą torfowiska i podmokły las. Dnem kotliny posuwamy się aż do Szaflar, bardzo starej osady, niegdyś cysterskiej, dziś przekształconej w letnisko. Stąd szosa biegnie równolegle wzdłuż Dunajca, wkraczając w coraz to wyższe pasma wzgórz. Wzdłuż pięknej doliny ciągną się domy wiejskie i wille letniskowe, skoncentrowane w osadach Białego Dunajca i Poronina. Za Poroninem znów dolina się rozszerza, zwłaszcza u wpływu Cichej Wody, dając wyśmienite podłoże rozwoju potężnego letniska Zakopanego. Zakopane, przed 100 laty zapadła wieś góralska, dziś jest europejskiem letniskiem, stacją turystyczną i klimatyczną. Od południa dumnie sterczy łańcuch turni tatrzańskich, od północy wznoszą się łagodn wzgórza Gubałowskie. W samej kotlinie zasłoniętej górami od wichrów skoncentrowały się stare domy góralskie, predysponując dzisiejszy rozwój letniska. Jesteśmy u kresu wędrówki. Stąd łatwo wkroczyć w Tatry, do Morskiego Oka, Wodogrzmotów Mickiewicza, Doliny Kościeliskiej, a przez Jaworzynę do Smokowca, na południową stronę Tatr. Droga przebyta jest niezwykle interesującą, krajobraz zmienia się z każdym kilometrem, nagrodą zaś za trud studziesięcio-kilometrowy są cudne widoki, wreszcie pobyt w Zakopanem u stóp naszych drogich Tatr.



Serpentyna na szosie Zakopane — Morskie Oko

Wielkie automobilowe imprezy zimowe w Zakopanem

Ruchliwa Komisja Sportowa Krakowskiego Klubu Automobilowego od dawna opracowywała plan, by dotychczas martwy dla sportu automobilowego sezon zimowy uruchomić właśnie ze względu na trudne w tym okresie dla automobilisty warunki terenowe i atmosferyczne.

Nie chcąc odrazu wystąpić z tą nowością w sporcie automobilowym na szerszą arenę, gdyż opierając się na dotychczasowych wynikach swojej pracy sportowej, pragnął K.K.A. i tę imprezę tak, jak wszystkie inne postawić odrazu na wysokim poziomie organizacyjnym i sportowym — przeprowadzono w ciągu dwóch lat doświadczenia, organizując w zamkniętem kółku Krakowskiego Klubu „Jazdę Zimową" do Zakopanego i „Wyścig Torowy" na specjalnie przygotowanym torze śniegowym na stadjonie zimowym w Zakopanem.

W ciągu ubiegłych dwóch lat aura sprzyjała odnośnym imprezom. W roku 1929 „Jazda Zimowa" z Krakowa do Zakopanego odbyła się w bardzo trudnych warunkach, gdyż wszystkie drogi były zasypane głębokim śniegiem i przejazd był trudny, a poza tem jazda odbywała się przy 40°. mrozie.

W roku 1930 w przeddzień „Jazdy Zimowej" do Zakopanego spadł olbrzymi śnieg, który pokrył warstwą do 1½ m wszystkie szosy, tak, że w tych warunkach trzeba było naprawdę heroicznych wysiłków wszystkich zawodników i obsady wozów, by dosięgnąć celu jazdy, t. j. Zakopanego. Mimo tych wysiłków nie wiadomo czy samochody byłyby się przebiły przez najwyższe wzniesienie — Obidową, gdyby nie to, że zawsze przychylna poczynaniom Krakowskiego Klubu Automobilowego Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych w Krakowie przetarła odnośny odcinek drogi pługiem motorowym i umożliwiła przejazd samochodom. W tych heroicznych wysiłkach zawodników wziął udział również jeden samochód z Poznania, który zagrzązł w dolinie ojcowskiej i w czasie postoju został do połowy zasypany śniegiem. Dzięki nadludzkim wysiłkom obsady tego samochodu w osobach p. Kozłowskiego, Szulczyńskiego i Czerwińskiego zawodnicy wyczerpani zupełnie, zziębnięci i przemoczeni, zdołali jednak, chociaż w spóźnionym terminie, dobrnąć do Zakopanego.

Urządzony w tym roku „Wyścig Torowy" na torze śniegowym odniósł pełny sukces i dzięki doskonałej organizacji zjednał sobie jak największą przychylność ze strony zawodników.

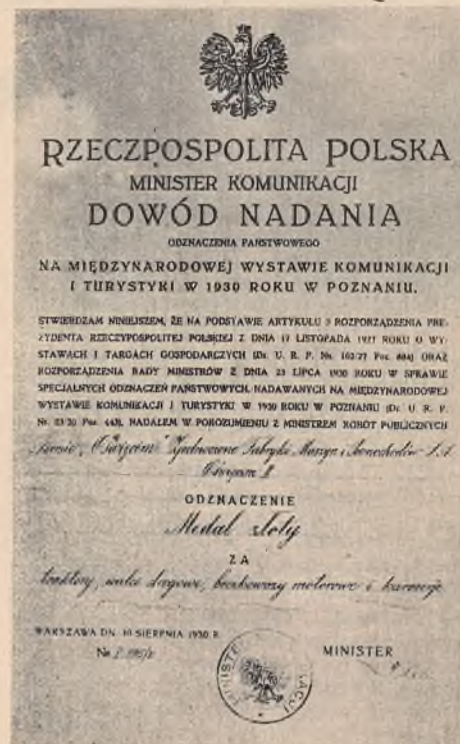
Opierając się na dotychczasowych doświadczeniach i widząc, że te dwie imprezy zimowe automobilowe są nader interesujące i budzą bardzo wielkie zaciekawienie w szerokich rzeszach zawodników, Komisja Sportowa K.K.A., będąc pewną, że na podstawie dotychczasowej praktyki zdoła te imprezy zorganizować bez zarzutu i postawić je na odpowiednim poziomie sportowym i organizacyjnym, zdecydowała się zorganizować w dniach od 19 — 22 lutego 1931 ogólno-polski Zjazd Zimowy Automobilowy do Zakopanego i „Wyścig Torowy" na specjalnie przygotowanym torze śniegowym w Zakopanem.

W tym celu K.K.A. wszedł w porozumienie ze stałym Komitetem Imprez Sportowych w Zakopanem i dzięki nadzwyczaj przychylnemu stanowisku tegoż, a w szczególności p. Prezesa M. Jamontta zapewnił sobie współpracę tegoż Komitetu w przygotowaniu „Wyścigu Torowego" zimowego w Zakopanem.

ZAKOPANE
Centrum letnich i zimowych sportów oraz samochodowych wycieczek
PIĘKNE WIDOKI TATR
HOTEL BRISTOL
Oazą Automobilistów

Oświęcim — Praga

Pod tą nazwą powstała przed rokiem, jak o tem zresztą obszernie prasa codzienna donosiła, fabryka samochodów i maszyn w Oświęcimiu w woj. Krakowskiem. Ściśle biorąc powstała tam nie fabryka, a zaczątek fabryki, jeśli zważyć, że założyciele postawili sobie jako cel jaknajdalej idącą samowystarczalność i wykonanie możliwie największej części prac we własnym zakresie. Te z punktu widzenia gospodarczego państwa bardzo chwalebne zamierzenia, dyktowane są nietylko względami natury czysto handlowej, dyktuje je dewiza: polski rynek dla polskich towarów.


RZECZPOSPOLITA POLSKA
MINISTER KOMUNIKACJI
DOWÓD NADANIA
ODZNACZENIA PAŃSTWOWEGO
NA MIĘDZYNARODOWEJ WYSTAWIE KOMUNIKACJI I TURYSTYKI W 1930 ROKU W POZNANIU.

STWIERDZAM NINIEJSZEM, ŻE NA PODSTAWIE ARTYKULU 3 ROZPORZĄDZENIA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ Z DNIA 17 LISTOPADA 1927 ROKU O WYSTAWACH I TARGACH GOSPODARCZYCH (Dz. U. R. P. Nr. 102/27 Poz. 884) ORAZ ROZPORZĄDZENIA RADY MINISTRÓW Z DNIA 23 LIPCA 1930 ROKU W SPRAWIE SPECJALNYCH ODZNACZEŃ PAŃSTWOWYCH NADAWANYCH NA MIĘDZYNARODOWEJ WYSTAWIE KOMUNIKACJI I TURYSTYKI W 1930 ROKU W POZNANIU (Dz. U. R. P. Nr. 53/30 Poz. 443), NADAŁEM W POROZUMIENIU Z MINISTREM ROBÓT PUBLICZNYCH

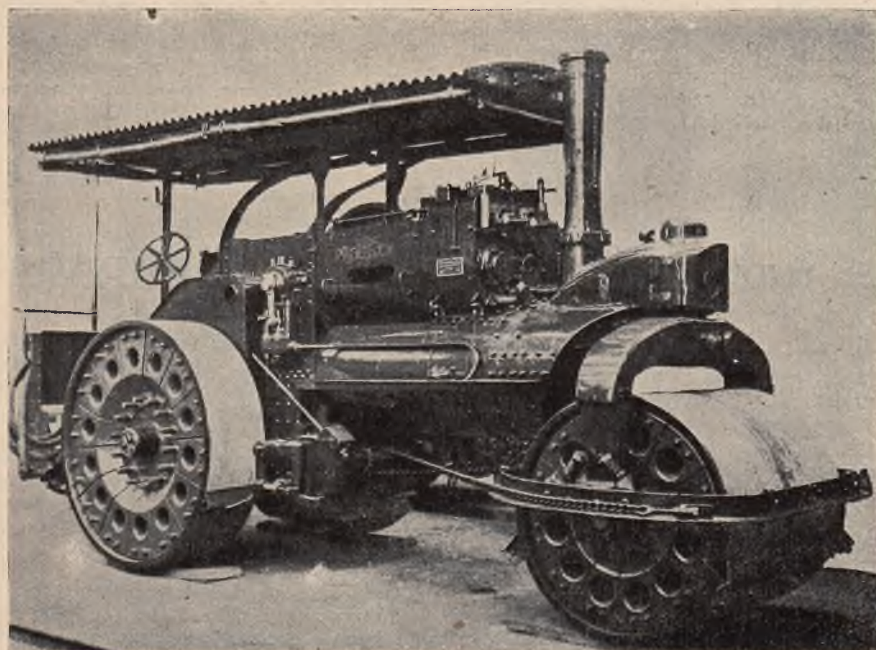
Firmie „Oświęcim" Zjednoczone Fabryki Maszyn i Samochodów S.A.

ODZNACZENIE
Medal złoty
ZA
traktory, walce drogowe, beczkowozy motorowe i karosserje

WARSZAWA DN. 10 SIERPNIA 1930 R.
MINISTER



Podwozie autobusowe typ »NO« na 45 osób.



Walec drogowy typ «Oświęcim-Praga»



Polewaczka i zamiataczka w wykonaniu »Oświęcim-Praga«.



Sikawka typu »LB« produkcji »Oświęcim-Praga«.



Nagrody zdobyte przez »Oświęcim-Praga« w raidzie pań A. P. w 1930.

Połowa kapitału tej firmy bowiem znajduje się w rękach polskich — prezesem Rady Zawiadowczej fabryki jest hr. Artur Potocki z Krzeszowic, członkami Rady Zawiadowczej są: wojewoda hr. Raczyński i b. minister Klarner.

Przy samochodach dziś już produkcja w Oświęcimiu wynosi 51 procent całkowitej produkcji, czyli, że więcej niż połowa materjału i robocizny wykonywana jest w kraju, rękami polskich robotników, z polskich surowców. Procent ten będzie stopniowo wzrastać w miarę rozwoju fabryki.

Zakres działania fabryki jest bardzo szeroki. Fabryka wykonuje samochody osobowe, ciężarowe i specjalne, walce drogowe, urządzenia kopalniane, urządzenia elektrotechniczne, jak liczniki, etc. Dziś, gdy aktualną staje się sprawa funduszu drogowego i gdy dziesiątki miljonów uruchomione być mają na budowy dróg, jest rzeczą pierwszorzędnej doniosłości pamiętać o tem, aby z tych wielkich kapitałów jaknajwięcej zatrzymać w kraju i miarodajne czynniki powinny zawczasu zapoznać się bliżej i dokładnie z produkcją fabryki „Oświęcim — Praga", która zapewne stać będze na wysokości zadania, aby móc pokryć wzmożone zapotrzebowanie. Nie od rzeczy będzie nadmienić, że czas najwyższy już, aby nasze samorządy i gminy zerwały z przestarzałemi sposobami czyszczenia nawierzchni w miastach. Jak o tem w innem miejscu obszernie pisaliśmy, trwałość nawierzchni w bardzo znacznej mierze zależną jest od sposobów czyszczenia, niehygieniczne zaś, nieekonomiczne, przestarzałe beczkowozy i maszyny do czyszczenia powinny raz wreszcie przejść do historji, jak przeszły już wszędzie zagranicą. Dziś, gdy wszystkie te maszyny produkujemy w kraju, odpadają wszelkie dotychczasowe ujemne strony zamiany odnośnych urządzeń na nowoczesne.

„Polski rynek dla polskich towarów".

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWA I STACJE OBSŁUG

TUDOR Z. A. T.
Akumulatory, płyty i t. p.

S. E. V.
Instalacje samochodowe

LUCAS
Instalacje motocyklowe

DELCO REMY
Instalacje samochodowe, sygnały, akumulatory

NORTH EAST
Instalacje samochodowe liczniki i części

GUIDE LAMP
Lampy przednie i boczne

A C
Liczniki, manometry, amperomierze, części

LOVEJOY
Części zamienne do amortyzatorów

JAXON
Koła, felgi, piasty, bębny hamulcowe

Części samochodowe „Chevrolet" i akcesorja.

Największe warsztaty i stacja obsługi

„MAGNET" Z. Popławski Sp. z o. o.

WARSZAWA, HOŻA 33. TELEFON 419-31 i 619-31

Magistrat m. Radomia rozpisuje niniejszym

przetarg ofertowy na wydzierżawienie Miejskiej Komunikacji Autobusowej

m. Radomia

Oferty w zabezpieczonych kopertach, opatrzonych napisem „Oferta na dzierżawę M.K.A.", należy składać do rąk Kierownika Tymczasowego Zarządu m. Radomia w Radomiu, Magistrat, Rynek. Do oferty dołączyć należy kwit na wpłacone do Kasy Miejskiej Magistratu m. Radomia wadjum przetargowe w wysokości Zł. 1000,—.

Magistrat zastrzega sobie prawo dalszych pertraktacyj z wybranymi przez się oferentami, jak również prawo swobodnego wyboru i oceny ofert bez względu na warunki w nich podane.

Informacyj odnośnie warunków eksploatacji M.K.A., warunków ruchu i szczegółów technicznych, udziela Dyrekcja Miejskiej Komunikacji Autobusowej m. Radomia w dnie powszednie od g. 9 do 12-ej (Radom, Basenowa 26, gmach admin. Rzeźni Miejskiej). Tam też są do obejrzenia autobusy i urządzenia garażowe.

Oferty, które wpłyną po dniu 31 grudnia 1930 roku nie będą rozpatrywane.

Kierownik Tymczasowego Zarządu miasta.
(—) Wiktor Pietrusiewicz.

Powody kryzysu w branży samochodowej

Spojrzawszy po Polsce nawet dość pobieżnie, zauważymy natychmiast, jak ogromna ilość maszyn, różnorakich w typie i wieku, krąży po Polsce. Niema w tym kierunku statystyki. Sądzę jednak, że gdyby policzyć wszystkie marki i wszystkie typy w Polsce, to byłoby to napewno więcej, aniżeli w Stanach Zjednoczonych Ameryki. Tam bowiem rządzi trzeźwy mózg biznesmena, oparty na rzeczywistej wiedzy, rzeczywistym talencie, rzeczywistej solidarności kupieckiej i woli.

A u nas inaczej. Rozbijmy polskie kupiectwo samochodowe na kilka elementów głównych.

1) **Jakość wozów.** Normalny przedsiębiorca, pragnąc sprzedawać jakikolwiek towar, zastanawia się, naprzód teoretycznie, badając następnie praktycznie rynek, poddając go ścisłej analizie wedle ustalonych już dziś szematów naukowych. Na zasadzie tego dowiaduje się, czego rynek wymaga, jaka jest jego pojemność, jakie są możliwości płatnicze, a przedewszystkiem dokładnie zdaje sobie sprawę z jakości potrzebnego towaru.

2) **Towar.** Zaledwie kilka typów maszyn, krążących po Polsce, odpowiada w znacznej mierze dość skomplikowanym wymaganiom rynku, t. j. możliwie małemu odstępstwu od ideału samochodowego. Za ideał uważalibyśmy maszynę, posiadającą maximum niezawodności w użyciu, wytrzymałości technicznej, niedrogą w eksploatacji, a przedewszystkiem nacechowaną prostotą konstrukcji i — rzecz jasna — niedrogą. Nie chcemy tu wymieniać, jakie samochody odpowiadają tym warunkom, żeby nas czytelnicy nie posądzili o jakąkolwiek stronniczość; ale przypomnijmy sobie setki maszyn, zwracanych firmom sprzedającym, jako zupełnie nieodpowiednie dla naszych warunków terenowych, przypomnijmy sobie setki „trupów" widzianych na polskich drogach, z połamanemi resorami, z pogiętemi karoserjami, przypomnijmy sobie szczęk i klekot nietylko autobusów, ale nawet dość pięknie wyglądających wozów prywatnych, i to wrzeszczących już po kilku tygodniach użycia — a będziemy mieli ponury obraz lekkomyślności kupców, nasycających polski rynek tandetą.

3) **Polityka cen.** To jest specjalny skandal, wymagający, żeby raz wreszcie ktoś poruszył go publicznie. Porównanie z cenami fabryk wykazuje, jak najzupełniej dowolnie wygląda drabina ceny wozu w różnych markach mniej lub więcej jaskrawo wyskakująca ponad cenę fabryczną, względnie cenę sprzedaży w kraju produkującym. Czytelnik niewątpliwie usłyszy argumenty o kosztach transportu, cła, wielkiego ryzyka i t. p. Żaden jednakże argument nie uzasadni tej dowolności i olbrzymiej różnicy, istniejącej między poszczególnemi firmami. Jest to jeden z najbardziej bijących w oczy przykładów niemowlęctwa polskiego kupiectwa samochodowego.

4) **Organizacja sprzedaży.** Niema w Polsce ani jednej firmy, któraby zorganizowała dla swoich celów sieć wyszkolonych sprzedawców, obejmującą cały kraj. Jak nas informowano, na 45 firm, handlujących w Polsce samochodami, zaledwie dwie nie wypłacają szoferom czy sprzedawcom prowizji za części do samochodów, kupionych w firmie. Polityka prowizyjna w handlu częściami przerzuca ciężar zagadnienia z płaszczyzny usługi, jaką bezwątpienia jest dostarczanie części, na płaszczyznę spekulacji niezdrowej, krótkowzrocznej, demoralizującej. Dlatego części w Polsce są drogie, dlatego też częściej psują się samochody, niż gdzieindziej.

Zaledwie trzy firmy w Polsce wypłacają poważną prowizję szoferom, czy kierowcom-gentlemanom za przejechanie pewnej ilości klm. bez defektu. Jest to, rzecz jasna, zdrowa tendencja, zmuszająca myślącego kierowcę do bardziej troskliwego obchodzenia się z wozem, a zarazem układa jego stosunek do firmy sprzedającej w bardziej prawidłowy sposób.

A sprzedawcy?... Czy są to ludzie, umiejący znaleźć właściwego klijenta, t. j. sprzedać mu wóz, jako przedmiot codziennego użytku, nieodzownie potrzebny i przynoszący korzyści?... Nie. W ogromnej większości są to ludzie, wmuszający per fas et per nefas samochód, oszałamiający naiwniaczka zlewiskiem kłamliwych opisów o cudownościach wozu, posługujący się przytem identyczną metodą w stosunku do wszystkich nieświadomych techniki samochodowej, a natomiast wobec świadomych umiejący jeno w równie nieprzyzwoity sposób uzasadniać wartość swego wozu zapomocą kłamliwego obmawiania wozów konkurencji. Po linji najmniejszego oporu, bez żadnej tendencji stałego uczenia się sztuki sprzedawania, bez żadnych wiadomości gruntownych w tej dziedzinie, bez przygotowania kupieckiego, technicznego, a wreszcie ogólnego, ci improwizatorzy sprzedaży nietylko nie wyławiają istotnych klijentów, ale narażają cały szereg Bogu ducha winnych obywateli na hochstaplerskie nabywanie wozów.

I cóż potem? Z moralnym nożem w ręce, dusi się potem nieszczęsnego klijenta, zgwałconego na kupno, żeby wykupywał weksle, a on oczywiście niema pieniędzy. Urządza mu się sceny histeryczne, używa się do tego celu specjalnych „dusicieli" dyskontowych, nachodzi się go w dzień i w nocy, urządza się całą niesłychaną orgję wyciskania pieniędzy — pomimo, że właściwie winien jest tylko sprzedawca, zbyt łatwo znajdujący klijenta.

5) **Nowe czy używane?** Komuż z czytelników nie są znane fakty, że firmy sprzedawały w Polsce wozy używane za nowe? Któż z was, czytelnicy, nie słyszał o potrzaskanych i spawanych ramach, o spawanych karterach i t. d. i t. d., ponieważ wiele firm w Polsce posiada czelność sprzedawania demonstracyjnych wozów, jako wozy nowe. Mała manipulacja z licznikiem, odpolerowanie lakieru i t. p., a wóz przegrzany w nienormalnych warunkach pracy podczas jazd demonstracyjnych z całym szeregiem ukrytych defektów, albo z zarodkiem poważnej choroby, pakuje się klijentowi, jako wóz nowy. I taką klekocącą tandetą psuje się rynek, ponieważ jeden oszukany rodzi dziesięciu nieufnych.

6) **Stacje obsługi.** Już dostateczną ilość lat istnieje polski handel samochodowy, aby można było mu uczynić realny zarzut, że nie potrafił zorganizować stacji obsługi. Klijent, mieszkający na wsi, a takich jest wielu w Polsce, nie mając w najbliższych 100 km. firmowej stacji obsługi, a jeżeli ją nawet ma, to nie mając do niej zaufania, idzie zamiast do rzetelnego lekarza, do wiejskiego kowala-konowała. Niefachową ręką, poruszającą ogromny kowalski młot, kowalczy „genjalny" wiejski lub małomiasteczkowy mechanik grzebie w nieszczęsnym chorym samochodzie, zarzynając go do reszty tępym nożem niefachowości i głupoty.

Nie mamy stacji obsługi, bo tych kilka, które są, nie wchodzi w grę. A dlaczego nie mamy? Ponieważ Polska traktowana jest przez handlarzy samochodami w tym kraju, jako kolonja, a Polacy mają opinję głupich, niedorozwiniętych murzynów, których można wodzić za nos, jak tylko kto zechce. Powtarzamy dwa dobitne dowody: olbrzymie różnice w cenach oraz wysoki koszt i fałszywa polityka sprzedaży części zamiennych.

7) **Materjały pędne** Nie jest mi znane żadne posunięcie skuteczne ze strony kupców samochodowych, idące w kierunku podniesienia jakości, a przedewszystkiem obniżenia cen za materjały pędne i smary. Kupiectwo w Polsce nie widzi dwóch faktów: że niektóre firmy wypłacają szoferom prowizję za zużytą benzynę — czyli zmuszają ich do rozrzutnego szafowania materjałami pędnemi, co oczywiście poważnie psuje interesy samochodowego kupiectwa — oraz, że polityka wysokich cen jest polityką, która zabija możliwość zwiększenia konsumcji.

A samo zwiększenie konsumcji, zarówno w odniesieniu do samochodów, jak i w

Uwaga!! Członkowie P. T. K. Uwaga!!

HOTEL KRAKOWSKI

Lwów, Plac Bernardyński

PIERWSZORZĘDNY KOMFORTOWO URZĄDZONY HOTEL. POKOJE Z ŁAZIENKAMI ORAZ WODĄ BIEŻĄCĄ, ZIMNĄ I GORĄCĄ. — TELEFONY W KAŻDYM POKOJU.

Salony Restauracyjne

stylowo urządzone.

Codziennie wieczorem koncert.

Dla Członków P.T.K. 15% rabatu

odniesieniu do materjałów pędnych?... Możemy śmiało zaryzykować twierdzenie, że to podstawowe, zasadnicze zagadnienie, które jest początkiem, które jest pierwszą literą alfabetu każdej kampanji rozgłosowej, to podstawowe zagadnienie ogólnych kampanij propagandowych automobilizmu i samochodu, jako takiego oraz pośrednie propagowanie korzyści ze zwiększonego spożycia materjałów pędnych i olejów—nie zostało ani razu konkretnie w Polsce postawione.

Nadszedł kryzys. Handel samochodowy kona. Rząd podwyższeniem stawek celnych przybije gwóźdź do tej trumny. Nastąpi to, niestety, rychlej czy później, jako naturalna konsekwencja tej niezliczonej ilości błędów, czy nadużyć, jakie niektóre z firm samochodowych systematycznie popełniały przez całe lata, psując sobie i innym, rozsądnie pracującym firmom rynek, niwecząc zaufanie do maszyny, niszcząc swój własny kredyt moralny — i wreszcie popełniając samobójstwo biznesowe.

8) Usługa — the service. Mentalność kupca amerykańskiego ma przedewszystkiem jedną sprężynę, zasadniczo popychającą go do czynu. Jest nią pojęcie usługi. Ci ludzie tam za oceanem czują wyraźnie, że ich praca kupiecka na jakimkolwiekbądź punkcie handlu, przemysłu, polityki i t. p. jest w pierwszym rzędzie służbą publiczną, jest przedewszystkiem wypełnianiem szeregu obowiązków, mających na celu przynieść rzeczywistą usługę obsługiwanemu obywatelowi. To pojęcie jaknajszerzej rozumiane, głęboko zakorzenione w duszy kupca, przemysłowca, czy sprzedawcy, pociąga za sobą szereg czynów, wynikających z właściwie i wysoko rozumianej etyki kupieckiej. Dopóki ludzie handlujący samochodami w Polsce nie zdadzą sobie z tego dokładnie sprawy, dopóty będą obrzucani wymysłami i dopóty będą bankrutowali.

W pojęciu usługi mieści się nietylko obowiązek społeczny. Mieści się zarazem konieczność właściwego przygotowania się do niej, a zatem pełna racjonalizacja pracy, to jest posługiwanie się w codziennem życiu kupieckiem metodami naukowemi, ściśle przestrzeganemi nietylko przez właściciela firmy i szefa, ale nadto wpajanemi co miesiąc, co dnia, co godzinę we wszystkich współpracowników.

Jest jasną i zrozumiałą rzeczą, że zajęcie właściwego stanowiska etycznego, że zaprzągnięcie do pracy całej aparatury ludzkiej wiedzy w pewnym kierunku, musi automatycznie pociągać za sobą trwałe i stale rosnące zyski. Nie będzie miał ich ten, kogo nie stać na zrozumienie tych powszechnie znanych przykazań prawdziwego biznesmena.

9) Rynek. Polskie kupiectwo samochodowe skarży się na brak klijentów, na ich niezwykłą niesolidność, na kryzys gospodarczy ogólny i t. d. i t. d. bez końca. Nie wszystko jest prawdą. Kryzys jest wszędzie, niesolidność w Polsce procentowo nie jest większa, niż gdzieindziej. Jeno w Polsce istnieje w najgorszym razie przynajmniej 50 tys. ludzi, którzy bez żadnego wysiłku mogą samochód nabyć i utrzymywać — ale albo są zniechęceni i odstraszeni od kupna eksperymentami panów kupców na skórze ich sąsiadów, przyjaciół i krewnych — albo nie umiano im samochodu sprzedać. Rzecz jasna, że ta skromna cyfra, przez nas wymieniona, z miesiąca na miesiąc będzie rosła. Albowiem państwo tak sytuowane, jak Polska, może mieć prawo do posiadania pół procentu obywateli, ułatwiających sobie pracę i życie zapomocą dobrego samochodu.

Czy ta gorzka, nieocukrzona prawda mogła być wyrażona tonem wersalskim?... Czy zmarnowanie wielu miljonów polskich złotych przez to wszystko, cośmy wyżej powie- Sądzimy przeto, że ci, o których tu piszemy, może w tym jednym wypadku postąpią po amerykańsku: Obiektywnie rozejrzą się w swych przedsiębiorstwach. Objektywnie zastanowią się nad ciężką sytuacją. Może rozpoczną pracę u s ł u g i, może przyniesie to zniżkę cen i odrodzenie metod, może zaludnią Polskę liczniejsze stacje obsługi, ażeby różnice w kosztach remontu samochodu czynionego przez jedną firmę, nie wynosiły w stosunku do innej firmy 500%, jak znamy to w jednym wypadku, za identyczną robotę. Wypadków takich kronika martyrologji polskiego automobilisty zanotowałaby wielki tom.

KOMUNIKAT.
(Pamiętajcie przy zamianie oleju)
Posiadamy w pobliżu Touring Klubu
NAJPEWNIEJSZE ŹRÓDŁO OLEJÓW I SMARÓW,
dla każdego samochodu. Zamiana na miejscu. Skład akcesorji i opon po cenach konkurencyjnych.
A. PASZKOWSKI
Aleja Szucha 8 tel. 638-33
Obok Automobilklubu Polski

ŁAŃCUCHY ROLKOWE ROZDZIELCZE ŚNIEGOWE
Do samochodów europejskich i amerykańskich wszelkich marek
Skład specjalny:
ROTAX, WARSZAWA, Niecała 1

Za cenę biletu III klasy latajcie w zimie!
P. L. L. „L O T"
tel. 547-60.

RESORY AUTOMOBILOWE
fabrykuje i naprawia
FEDER-STEPHAN
Gdańsk, Sammtgasse 6.
Tel. 274-28

DO WIADOMOŚCI WSZYSTKICH WŁAŚCICIELI AUTOBUSÓW

W związku z wyjaśnieniem Ministerstwa Robót Publicznych, że od właścicieli autobusów, posiadających regulatory szybkości, lub tych, którzy w takowe się zaopatrzą — nie należy wymagać ponadto przyrządu rejestrującego szybkości, podajemy do wiadomości wszystkich posiadaczy autobusów, że

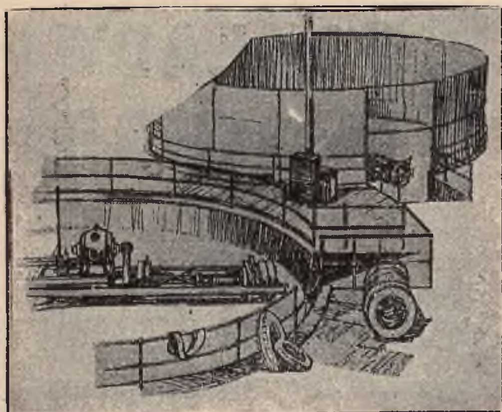
REGULATORY SZYBKOŚCI
wykonane przez
PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERJI
są do nabycia
w Spółdzielni Handlowej
przy Centralnym Związku Właścicieli Autobusów R. P.
WARSZAWA,
Długa 11 m. 10, tel. 544-95.
za cenę zł. 150.—

Technika

INTERESUJĄCE SPOSOBY WYPRÓBOWYWANIA OPON

Jakim próbom poddawane są opony w Zakładach Dunlop

Wyobraźcie sobie płytką studnię ok. 30 stóp średnicy, wyłożoną cementem. Ze słupa, umieszczonego pośrodku, rozciąga się promienisto

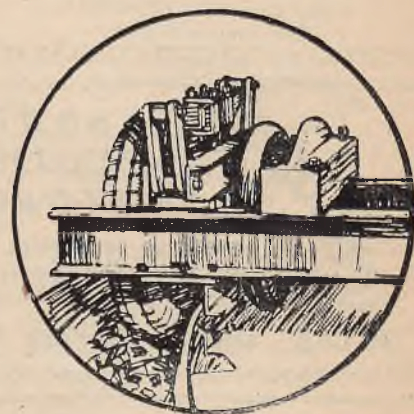


długie ramię, którego zewnętrzny koniec zaopatrzony jest w koło i oponę. Ponieważ koło pędzone jest zapomocą elektrycznego motoru, całe urządzenie obraca się wokoło centralnego słupa, przyczem opona bezustannie zakreśla drogę kulistą.

Aby uczynić próbę trudniejszą, opona przechodzi również przez nieobrobione i ostre kamienie, można też przymocować na szlaku blok granitowy w takiej pozycji, aby opona musiała o ten blok ostro się ocierać, podobnie jak przy ocieraniu się o chodnik ulicy. Aby jednak zabezpieczyć aparat na wypadek przekłócia, umieszcza się małe pomocnicze koło wzdłuż wypróbowywanej opony.

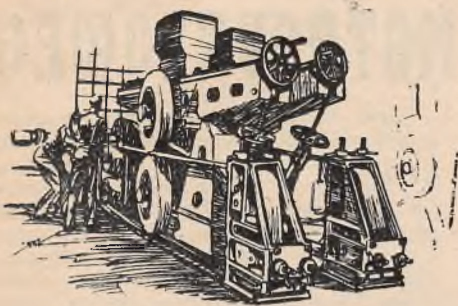
Jest to jeden z licznych sposobów wypróbowywania opon, jakie stosowane są w Instytucie Doświadczalnym Zakładów Dunlop. W ogromnym budynku, mieszczącym laboratorja i odpowiednie maszyny, utrzymywana jest, zimą i latem, jednakowa temperatura.

Duża ilość maszyn w Instytucie Doświadczalnym jest tego typu, że koło i opona obracają się na osi, połączonej z dźwignią, na której spoczywa ciężar. Obciążenie może być zmienione przez przesunięcie ciężaru wzdłuż dźwigni i wynosić może maximum 5 ton. Wywiera to mniejszy, lub większy nacisk na oponę, przyciskając ją do dużego obracającego się bębna, zapomocą którego jest właśnie pędzona. Czasami umocowuje się do bębna sztaby, które, przy obrocie naokoło osi, wymierzają pewną ilość uderzeń w oponę. W ten sposób bada się trwałość ka-



mery. W razie ujścia powietrza z dętki, ostry dźwięk dzwonka ostrzega zatrudnionego robotnika.

Ale nawet przy dużym bębnie uginanie opony nie jest takie samo, jak na powierzchni jezdni. Aby przezwy-



ciężyć tę trudność, przy niektórych próbach montuje się dwie opony i dwa koła, jedno nad drugiem, z pasem biegnącym między nimi, który odgrywa rolę jezdni.

Inna znowu maszyna uwidocznia skutki uderzenia na napompowaną oponę, jak to ma często miejsce przy najeżdżaniu na brzeg chodnika, lub też na wystający przedmiot. Maszyna ta przypomina gilotynę. Elektryczny motor, umieszczony na wierzchu, porusza odpowiedni mechanizm, wprowadzający ciężar w ruch, a opona wmontowana jest na obręczy na dole. Mechanizm doprowadza się do odpowiedniej wysokości, przy maximum 13 stóp, przy upadku zaś uderza on w oponę z wielką siłą, wytwarzając w ten sposób lokalny nacisk o dużej mocy.

Aby zabezpieczyć oponę od powtórnego uderzenia, ciężar przy odskoczeniu uchwycony jest przez automatyczny mechanizm.

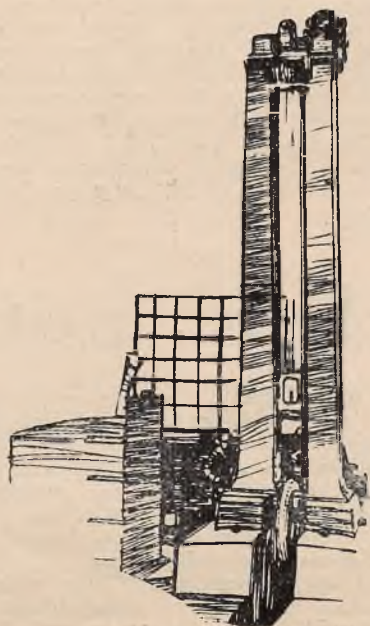
W oddzielnym budynku znajduje się aparat do wypróbowania opon przy wysokim ruchu obrotowym, odpowiadającym szybkości samochodu 480 km. na godzinę. Przeprowadzony jest specjalny system, który umożliwia kontrolę na odległość — tak, że mechanik śledzi ruch opon przez otwór obserwacyjny.

Opona wypróbowywana jest przez kontakt z bębnem — jak opisano wyżej. Nie może ona jednak być na bębnie wprowadzona w odpowiednio szybki ruch; zajęłoby to względnie dużo czasu; nadto opona mogłaby ulec poważnym uszkodzeniom wskutek gorąca. Po doprowadzeniu przeto bębna do wymaganej szybkości, opona jest na innym aparacie wprowadzona w równie szybki ruch, a potem przyciskana do bębna i obciążana do próby.

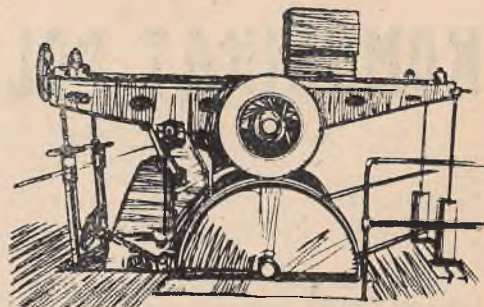
Pasy do wentylatorów są wypróbowywane na odpowiednim aparacie, zaopatrzonym w dwa pasy, oparte na kołach o różnych średnicach, obracających się z ogromną szybkością. Pasy poruszają się stale w kierunku odwrotnym do siebie, podlegając ślizganiu się na powierzchni kół.

Urządzenia Instytutu Doświadczalnego są tak kompletne, że stworzyć można nieomal wszystkie możliwe warunki przypuszczalnego szwankowania opony. Łatwo też obserwować skutki niewłaściwego obchodzenia się z pneumatykiem.

Aczkolwiek opony poddawane są w Instytucie najrozmaitszym próbom,



konieczne jest utrzymanie całego kompletu wozów różnych typów, potrzebnych do wypróbowania opon na



drogach. Samochody te przejeżdżają tysiące kilometrów przy dużej szybkości, a w pewnych wypadkach, jak np. przy zużyciu protektora, osiąga się w ten sposób wiadomości praktyczne, do których doświadczenia laboratoryjne nie prowadzą.

Niezależnie od pracy, mającej na celu wprowadzenie możliwych ulepszeń, czynione są systematyczne doświadczenia nad całym materjałem, przez co osiąga się kontrolę codziennej produkcji. Oprócz personelu, zatrudnionego przy badaniu opon, znaczna grupa osób zajęta jest notowaniem rezultatów, odnoszących się do poczynionych badań — tak, aby badania te przynieść mogły pożytek wszystkim zainteresowanym czynnikom. Wszystkie wypróbowane opony zachowuje się przez pewien określony przeciąg czasu, aby wyniki badań mogły ponownie być roztrząsane, względnie nowe próby przedsięwzięte, gdyby powstała sporna kwestja, czy też punkt do omówienia.

Krótko mówiąc, Instytut Doświadczalny jest ważnym działem fabryki i dobrze się przysługuje produkcji. Ci, którzy obeznani są z Zakładami Dunlop, wiedzą, że jakakolwiek lepsza pochwała jest zbędna.

(„The Motor")



KOMUNIKAT POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO

W dniu 14-go grudnia r. b. odbyło się w lokalu Polskiego Touring Klubu posiedzenie komisji sportowej Polskiego Związku Motocyklowego pod przewodnictwem kpt. Jerzego Kuleszy, kpt. sportowego P.Z.M.

Na posiedzeniu została ponownie rozpatrzona sprawa warunków uzyskania tytułu „Mistrza Motocyklowego Polski". Po wypowiedzeniu się w tej sprawie przedstawicieli klubów i zaproszonych znanych zawodników, komisja powzięła następującą uchwałę:

„Zawodnik, ubiegający się o tytuł Mistrza, musi uzyskać w swej klasie najlepszy wynik w conajmniej trzech zawodach sportowych z pośród zakwalifikowanych do rozgrywki sześciu zawodów, a mianowicie: raid naokoło Polski, Grand-Prix Polski, konkurs jazdy terenowej, wyścig tatrzański, raid Warszawa — Wilno — Warszawa i wyścig na przestrzeni 300 km. W liczbie zawodów wybranych przez zawodnika, musi być conajmniej jeden raid i jeden wyścig. O decyzji wyboru zawodów zawodnik komunikuje komisji sportowej P. Z. M. po uzyskaniu wyników".

Następnie zostało ustalone, że długość trasy w raidzie naokoło Polski musi być zwiększoną o 300 km., czyli ogólnie ma wynosić nie więcej, niż 2300 km. Trasa powinna przechodzić przez Warszawę, Łódź, Toruń, Bydgoszcz, Grudziądz, Gdańsk, Gdynię, Poznań, Kalisz, Częstochowę, Katowice, Kraków, Radom, Lublin. Start i meta w Warszawie. W czasie trwania raidu naokoło Polski, Małopolski Klub Motocyklowy zorganizuje raid na południo-wschodzie Polski.

Raid będzie zorganizowany wspólnemi wysiłkami klubów, przez które ma przejść trasa raidu. W związku z powyższem P. Z. M. roześle wiadomości o wznowieniu lub rozszerzeniu działalności przez kluby motocyklowe: Gdyni, Kalisza, Częstochowy, Lublina. Podczas raidu odbędą się próby szybkości na równinie i górskiej. Ogólne kierownictwo raidu będzie skoncentrowane w rękach Komitetu organizacyjnego, mającego swą siedzibę w Warszawie. Przewidywane są liczne zgłoszenia zawodników zagranicznych. Po uregulowaniu powyższych spraw został uzględniony i ustalony kalendarz sportowy P. Z. M., który po wyjaśnieniu pewnych drobnych rozbieżności w terminach w związku z organizowaniem przez niektóre z klubów zawodów wspólnie z Automobilklubami, zostanie podany do wiadomości ogólnej.

Wielkie wyścigi motocyklowe
w Zakopanem

Krakowski Klub Motocyklowy organizuje w dniach 17 i 18 stycznia 1931, wielkie ZIMOWE WYŚCIGI MOTOCYKLOWE na stadjonie zimowym w Zakopanem. Wyścigi takie urządzone w roku bieżącym w Zakopanem spotkały się z gorącem przyjęciem ze strony publiczności, która gorąco oklaskiwała poszczególnych zawodników za ich brawurową jazdę. Jazda na śniegu nie jest zbyt ryzykowną, gdyż ewent. upadek nie powoduje większych kontuzji ze względu na miękki teren, wymaga jednak od zawodników niesłychanego opanowania maszyny i zręczności. Daje zato widzom rzeczywiście emocjonujące momenty, które nawet najbardziej sceptycznie usposobiony widz musi śledzić od początku do końca z największem zainteresowaniem. Tegoroczne wyścigi zostały urządzone zbyt późno, tak, że trafiono prawie na odwilż, przez co ucierpiały same zawody dość silnie. Chcąc usunąć taką niespodziankę, wyznaczono obecne zawody na styczeń, a więc w czasie, gdy Zakopane błyszczy w najpiękniejszej szacie zimowej. O pięknie Tatr w zimie nie trzeba chyba specjalnie nadmieniać, jest to bodaj że każdemu wiadomem, zawodnik więc i widz obok ciekawej imprezy, ma śliczną wycieczkę, która na długo zostanie w jego pamięci. Tyczy to się specjalnie „motocyklistów nizinnych", z których niejeden do tej pory nie miał okazji poznać naszej stolicy zimowej. Sama impreza obok szybkościowych wyścigów, posiada w programie SKIJORING ZA MOTOCYKLAMI, JAZDA NA SANECZKACH, (za motoc.), POGOŃ ZA LISEM I SPECJALNY BIEG PAŃ. W wyścigach szybkościowych wyznaczono w każdej klasie nagrody pieniężne: I-sza Zł.: 200.—, druga Zł.: 100.—, dalsze nagrody oraz nagrody za pozostałe imprezy, będą nagrodami honorowemi. Wszyscy zawodnicy otrzymają pamiątkowe plakiety.

Do tej pory Klub otrzymał cały szereg zgłoszeń krajowych i zagranicznych jeźdźców, a mianowicie: H. ROEDER, H. LUDWIG i F. ISCHINGER — NIEMCY, W. MELICHAR i SCHNEEWEISS—Austrja, zaś z naszych zawodników pp.: Czerniak, Turkiewicz, Mazurkiewicz, Nagengas, Weyl, Wegner, Knapik i cały szereg innych. Również i Warszawa będzie reprezentowana prawdopodobnie przez swych dwóch czołowych zawodników. Przeciwko tej elicie wystawia Krakowski Klub Motocyklowy swą doskonałą ekipę z niezrównanymi pp.: DAMSKIM, HOŁUJEM i GĘBALĄ na czele.

Wszelkich bliższych informacyj udziela Sekretarjat Krak. Klubu Mot., p. Eug. Richter — Kraków, Pijarska 4.

KALENDARZ SPORTOWY POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO.

Kalendarz imprez sportowych M. K. M. na sezon sportowy 1931 r. przedstawiony przez Komisję sportową P. Z. M-emu przewiduje następujące zawody międzyklubowe: 24—25.V. raid Podkarpacki (Lwów - Jaremcze - Lwów), 27—28—29.VI. raid Lwów-Katowice-Lwów (na Grand Prix), 6.IX. wyścig płaski. Pozatem projektowane są jeszcze następujące imprezy wewnętrzno-klubowe: konkurs jazdy powolnej, pogoń za lisem, oraz bieg na przełaj (dookoła Lwowa), których terminy będą wyznaczone później. Krakowski Klub Motocyklowy zaprasza na wyścig zimowy w dn. 17 i 18.I 1931 r. na torze w Zakopanem. Przyjmuje się zgłoszenia do dnia 5.I 1931 r.; wcześniejsze pożądane.

O przyszłość motocyklizmu

Mimo załamania się gospodarczego w ostatnim roku obserwowaliśmy jak lawinowo rozwija się motocyklizm w Polsce. Ostatni sezon wykazał nieoczekiwany rozrost liczby motocykli i olbrzymią popularność tego środka lokomocji u nas.

Niestety, wysokie ceny odstraszają szerokie rzesze amatorów motocykla. Należy nie zapominać, że amatorzy ci rekrutują się w największej części ze sfer młodzieży, a więc finansowo słabych. Przeciętna cena 4000 złotych — bo tyle przeciętnie dobra maszyna kosztuje — jest największym hamulcem dalszego rozrostu motocyklizmu. Hamulec ten, w parze z ogólnym kryzysem, gotów jest zaprowadzić tak pięknie zapowiadający się rozwój tam, gdzie znajduje się dzisiaj wykresowa linja rozwoju automobilizmu — niedaleko zera.

A leży przecież nie tylko w interesie rozwoju sportu, by jaknajwiększa liczba motocykli kursowała po naszych drogach. Nie zapominajmy, że nasz zachodni sąsiad swymi 600 tysiącami motocykli jest w stanie w ciągu bardzo niewielu godzin przetransportować około miljona uzbrojonych ludzi na granice. Każdy dalszy motocykl u nas, jest jedną z „odpowiedzi Treviranusowi" i czynniki miarodajne z całą pewnością nie wypuszczają tej sprawy z oka.

Ostatnio dowiadujemy się, że jedna z najpoważniejszych marek zagranicznych

motocyklowych nosi się z zamiarem zorganizowania własnej fabryki w Polsce. Inicjatorzy obliczają, że wobec taniości robocizny w Polsce, uda się cenę dobrego motocykla produkowanego w Polsce ukształtować tak nisko, by był dostępny dla najszerszych sfer społeczeństwa. Inicjatywę tę należy tem bardziej podnieść i powitać z uznaniem, że inicjatorzy nie zamierzają pukać do różnych drzwi o różne poparcia i subsydja — posiadają bowiem własne środki i fundusze. A że fabryka ta będzie produkowała markę motocykli, która ostatnio zdystansowała czołowe marki angielskie i amerykańskie, możemy spodziewać się, że nowa ta placówka da nam nie tylko tanie, ale i pierwszorzędnej jakości motocykle.

Olimpia Show w Londynie

Doroczna wystawa motocyklowa w Salonie londyńskim „Olympia Show", została licznie przez przemysł europejski obesłana. Każda niemal większa fabryka motocykli nadesłała swe eksponaty. Prym oczywiście wiodą gospodarze, wystawiwszy co najprzedniejsze maszyny, które pod względem wykonania, techniki, luksusu przewyższają wszystkie inne wyroby. Supremacja Anglji w budowie najlepszych w świecie maszyn, zaopatrzonych zawsze w najnowsze udoskonalenia techniczne, trwa nadal.

Ogólną uwagę na wystawie budzą 2 nowe czterycylindrowe modele angielskie „Ariel" i „Matchless". „Ariel" buduje swoją czerocylindrówkę w czworoboku z dwoma wałami korbowemi, natomiast „Matchless" wybrał formę V, przytem z 500 ccm. przeszedł na 600 ccm. Wał królewski, oraz cztery biegi przy tych maszynach są dalszą nowością w tych typach. „Mathless" posiada jeszcze tylną ramę sprężynową, tak samo, jak w swojej dwucylindrówce 400 ccm.

Anglicy pozostali dalej przy typie jednocylindrowym, wprowadzili jednakże szereg udoskonaleń. Motor jest skośnie ustawiony, siodło niżej umieszczone tak, iż punkt ciężkości leży bardzo nisko. Przy nowych modelach „Ariela" cylinder leży niemal zupełnie poziomo. Smarowanie obiegowe zyskuje coraz więcej zwolenników. Magnet umieszczony jest obecnie za cylindrem, jednak panowanie jego już niedługie, gdyż coraz częściej używają baterji, która okazała się dużo lepsza i praktyczniejsza, gdyż umożliwia lżejsze zapalenie motoru i dużo wolniejszy bieg maszyny. Wentyle i łańcuchy są chronione i zupełnie zakryte, celują w tem specjalnie „Motosacoche", „Matchless", „Sunbeam" i „F.N.".

Niemiecki przemysł wystawił już znane „DKW" i „BMW", oraz „Ardie" i „Zundapp", te ostatnie jednak pod angielską marką „Newmount". Czterotaktowe motocykle „Newmounta" zaopatrzone są czterowentylowym motorem „Rudge-Whitwortha", no i oczywiście czteroma biegami. Ogólną uwagę zwraca „Ardie", posiadający ramę z duraluminium. Fabryka „Bosch" wystawiła liczne eksponaty z dziedziny swych fabrykatów.

Szwajcarję reprezentuje znana marka „Motosacoche", która wystawiła 3 motocykle 500 ccm. Jedna maszyna jest z dołu sterowana, dwie inne „Sport" i maszyna wyścigowa z góry sterowana. Maszyny są precyzyjnie wykonane, odznaczają się ładnym wyglądem, posiadają łatwo wymienne koła i smarowanie obiegowe. Belgijska fabryka „F. N." wystawiła swoje znane w całym świecie dwa modele 350 i 500 ccm.

Motocykle z przyczepkami nie mają w Anglji powodzenia, wypiera je dość skutecznie tani samochód.


Ochrona przed gwoździem

KOMUNIKAT MOTOSACOCHE



JUBILEUSZOWE MODELE MOTOCYKLI MOTOSACOCHE.

Od dłuższego czasu w kołach motocyklistów krążyły wieści o sensacyjnych nowościach, jakie szykuje znana genewska fabryka MOTOSACOCHE z okazji 25-lecia swego istnienia jako Spółka Akcyjna.

Od szeregu miesięcy w fabryce „coś się działo": zwiedzających tak, jak dawniej, oprowadzano po fabryce, omijano jednak niektóre hale, w których pracowano nad nowemi modelami.

Kierowcy zawodowi fabryki, tygodniami całemi byli w drodze, przesyłając raporty z najdalszych krańców Europy i z najtrudniejszych do przebycia na motocyklu, terenów.

Nawet słynny jeździec Le Vack znikł na szereg tygodni, udawszy się w drogę na nielakierowanej maszynie... Aż wreszcie rezultat tych wszystkich przygotowań został przedstawiony szerokim sferom motocyklistów.

W krótkich słowach podajemy poniżej charakterystykę tych dwóch wspaniałych maszyn.

MODEL JUBILEUSZOWY TURYSTYCZNY — 500 ccm.

Silnik: Luxus MAG o wymiarach 82 x 94 cm.³. Liczba obrotów 4200/min. Moc silnika 5/16 KM., sterowanie boczne. Zawory całkowicie obudowane. Zdejmowana głowica aluminjowa. Napęd wału rozrządczego przez bezgłośne koło ślimakowe. Wbudowana w karter pompka oliwna. Centralne smarowanie pod ciśnieniem. Zapalanie dynamo-bateryjne. Gaźnik „Amal" z filtrem powietrznym. Przekładnia 3-biegowa syst. Hurth. Przedni łańcuch bezgłośny, pracujący stale w kąpieli oliwnej. Chromowany zbiornik na benzynę o pojemności 13 litrów. Instalacja elektryczna Boscha.

MODEL JUBILEUSZOWY SPORTOWY 500 ccm.

W ogólnych zarysach podobny do turystycznego. Silnik górnozaworowy; o zwiększonej ilości obrotów: 4800/min. Moc silnika 5/22 KM.

Oprócz powyższych modeli firma MOTOSACOCHE wypuściła na rynek jeszcze 3-ci model specjalnie dla zawodników — 500 cm.³ wyścigowy. Model ten — godny spadkobierca szeregu motocykli wyścigowych tej firmy, które odniosły niezliczone zwycięstwa we wszystkich krajach i ustanowiły cały szereg rekordów światowych — stworzony został wyłącznie dla osiągnięcia jaknajlepszych wyników sportowych. Zaopatrzony jest w silnik o wydajności 6000 obrotów/min. Moc jego dzięki temu wzrosła na 5/31 KM. Specjalnie wzmocniona podwójna rama. Zbiornik benzyny o pojemności 16 lub 20 ltr.

Prócz powyższych trzech modeli jubileuszowych produkują Zakłady MOTOSACOCHE jeszcze modele sportowe 350 cm.³, turystyczne 350 cm.³ i 500 cm.³, oraz dwucylindrowe 750 cm.³.

Nadmienić należy o nadzwyczajnem powodzeniu motocykli MOTOSACOCHE na tegorocznej wystawie motocyklowej Olimpia-Show w Londynie, która się odbyła w czasie od 9 do 17 listopada 1930.

Eksponowane modele 1931 motocykli MOTOSACOCHE były podziwiane przez wszystkich zwiedzających, zaś przez rzeczoznawców i techników zostały uznane za wybijające się pod wieloma względami z pośród wszystkich będących na wystawie fabrykatów.

Niezwykle wysokiej jakości ostatnich modeli motocykli MOTOSACOCHE przypisać należy, że pomimo stosowanego obecnie przez Anlgję wysokiego cła ochronnego wobec motocykli szwajcarskich, wynoszącego aż ⅓ kosztu motocykli, otrzymały Zakłady MOTOSACOCHE bardzo wiele zleceń ze wszystkich krańców Imperjum Brytyjskiego. Znana zasada angielska głosi: „Jestem za biedny, aby kupować nienajlepszy towar". W myśl tej zasady postąpili Anglicy, wybierając z pośród wielu marek — motocykle MOTOSACOCHE. Takiem powodzeniem nie może się poszczycić żadna fabryka europejska.

Również i w Polsce motocykle te zdobyły sobie powszechne uznanie dzięki swym zaletom. Jak wiadomo, stan dróg w Polsce wymaga motocykli specjalnie solidnie konstruowanych i tym wymogom motocykle MOTOSACOCHE w zupełności odpowiadają.

Motocykle Motosacoche reprezentują:

Przedstawicielstwo Jeneralne: J. Włodawski, Warszawa, Leszno 4, tel. 217-67,— na woj. Krakowskie „Technotarg", Kraków, Studencka 19, — Łódzkie — E. Tesche, Łódź, Piotrkowska 175, — Poznańskie — T. Koszczyński, Poznań, ul. Fr. Ratajczaka 15, — Śląskie — „MOTOR-SPORT". Katowice, ul. M. Piłsudskiego 63, — Wileńskie — J. Włodawski, Wilno, ul. Wielka 29.

WYGODNE I TANIE PODRÓŻE SAMOLOTOWE W ZIMIE.

Chociaż od wielu lat polska komunikacja powietrzna funkcjonuje cały rok bez przerwy, najzupełniej bezpiecznie i sprawnie, nie wszyscy o tem wiedzą i często jeszcze słyszy się zdanie, iż podróżować samolotem można tylko w sezonie letnim.

W ciągu tegorocznej zimy samoloty komunikacyjne kursują na wszystkich tych samych linjach, na których kursowały latem, równie szybko i regularnie, przyczem centralne ogrzewanie kajut najzupełniej chroni pasażerów od chłodu tak, że wystarczy jedynie zabranie okrycia (pledu) na nogi.

Miłem urozmaiceniem podróży jest przyglądanie się z okien samolotu wspaniałemu krajobrazowi zimowemu, który w swym barwnym kolorycie jest niesłychanie ciekawy.

W związku z powyższem zaznaczyć należy, iż Polskie Linje Lotnicze, utrzymujące — jak wiadomo — codzienną komunikację powietrzną między Warszawą a Bydgoszczą, Gdańskiem, Katowicami, Krakowem, Lwowem, Poznaniem, Wiedniem, — trzy razy w tygodniu zaś z Brnem w Czechosłowacji, Bukaresztem i Galati w Rumunji, w sezonie bieżącym wprowadziły ciekawy eksperyment. Pragnąc przekonać publiczność o walorach komunikacji powietrznej i udostępnić ją najszerszemu ogółowi, udzielają od normalnej ceny biletów 40% zniżki, dla stałych członków L. O. P. P. 50%, dzięki czemu ceny biletów samolotowych równają się mniej więcej cenom biletów kolejowych 3-ej kl.

Nie należy wątpić, iż inowacja ta spotka się z dużem uznaniem publiczności, która też korzystać będzie z naszej komunikacji powietrznej przy każdej sposobności.



Motocykl o sile 140 PS buduje obecnie fabryka Rudge Whitworth celem pobicia rekordu Wrighta (241 klm./godz.). Maszyna ta posiada 4 cylindry o pojemności 2 litrów.

JAK TO ROBIĄ INNI?

Austrjackie Tow. Przyjaciół Ligi Narodów wraz z gminą m. Wiednia przesyła w tych dniach na ręce Sekretarza Ligi Narodów, sir Erika Drummonda obszerny memorjał, którego treścią jest propozycja zwołania przyszłej konferencji rozbrojeniowej do Wiednia.

Ze względów politycznych propozycja ta ma pewne widoki powodzenia.

Poza znaczeniem politycznem i propagandowem — przyjęcie tej propozycji pociągnęłoby za sobą osiedlenie się w Wiedniu przez blisko rok około 3 i pół tysiąca dobrze sytuowanych finansowo cudzoziemców.

To znaczy przez rok — pełne hotele, restauracje, lokale rozrywkowe — i sklepy. — Tak robią inni.

ROZSZERZENIE POLSKO-CZESKIEGO PASA TURYSTYCZNEGO.

Związek Polskich Towarzystw Turystycznych uchwalił zwrócić się do władz z wnioskiem rozszerzenia pasa granicznego polsko-czeskiego, po którym turyści obu krajów mogą poruszać się swobodnie tylko na podstawie legitymacji Klubów Turystycznych.

Wniosek ten — wysunięty w porozumieniu z odnośnemi sferami turyzmu czeskiego — proponuje rozszerzenie granic pasa tak, aby obejmował on ze strony czeskiej Niżne Tatry, z polskiej zaś Kraków i Wieliczkę.

Szwedzki Klub Samochodowy organizuje w Dalerne, dnia 22-go lutego, pierwszy zimowy „Grand Prix" dla samochodów bez podziału na klasy. Trasa wyścigu wynosi 400 klm.



Jedyna na nasze drogi to opona „BALLON"

MARKI

ŻĄDAJCIE WSZĘDZIE!

Englebert

DOLEJ DO WODY
SPIRYTUSU DENATUROWANEGO



A UNIKNIESZ
ZAMARZANIA CHŁODNICY

HT



Państwowe Zakłady Inżynierji



i Zakłady Mechaniczne URSUS Sp. Akc.

WARSZAWA. — DYREKCJA: KRÓLEWSKA 18 — TELEFON 548-10

WYRABIAJĄ:

Motocykle „CWS" — 1000 cm.³ — 16 KM. Samochody ciężarowe „URSUS" różnych typów dla rolnictwa, przemysłu i t. p. Samochody osobowe „CWS" w różnych modelach.

Są to wozy wysokiej klasy, stosunkowo niedrogie, o nadzwyczajnie mocnej i jednocześnie uproszczonej konstrukcji — niezawodne pod każdym względem; w naszych trudnych warunkach komunikacyjnych, łatwe w obsłudze, umożliwiające celową konserwację.

NOWOCZESNE KAROSERJE WŁASNEJ FABRYKACJI.

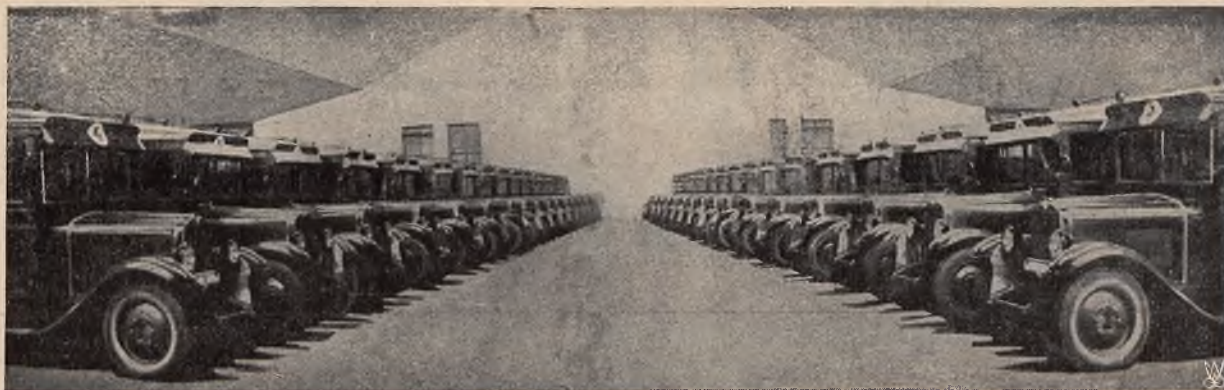
Samochody ciężarowe od 3½ do 7 ton „SAURER" z silnikami ropowemi, wykonanemi całkowicie przez nasze Zakłady na podstawie umowy licencyjnej. Samochody „SAURER" specjalnie nadają się dla autobusów i kolumn transportowych.

OSZCZĘDNA EKSPLOATACJA — SZYBKA AMORTYZACJA.

REGULATORY SZYBKOŚCI
DO AUTOBUSÓW

Łodzie motorowe ■ Promy ■ Kutry morskie ■ Ślizgowce ■ Kafary ■ Windy ■ Konstrukcje żelazne ■ Radjostacje ■ Radjosprzęt ■ Aparaty elektromedyczne ■ Przyczepki ■ Elektrownie ruchome.

Najwyższe nagrody i odznaczenia na wystawach krajowych i zagranicznych.



Samochody przed ekspedycją — ostatnie stadjum fabrykacji.



KOMUNIKATY POLSKIEGO TOURING KLUBU

W sprawach, dotyczących P.T.K. udziela wszelkich wyjaśnień Sekretarjat P.T.K. w Warszawie, przy ul. Bagatela 3, tel. Nr. 814-28.

Opłaty członkowskie wynoszą: Wpisowe zł. 6. Składka miesięczna zł. 1. Członkiem PTK może zostać każdy, którego zgłoszenie zostanie przez Zarząd P.T.K. przyjętem. Dopłata do Sekcji Samochodowej wynosi zł. 1 miesięcznie.

Członkowie P.T.K. korzystają z całego szeregu ułatwień turystycznych, kolejowych i przy zakupach, z porad prawnych i technicznych, otrzymują bezpłatnie oficjalny organ P.T.K. i korzystają z lokalu klubowego.

Poza Warszawą przyjmują zgłoszenia na członków i udzielają informacyj Delegaci.

Zarząd Polskiego Touring Klubu wraz z Wydawnictwem „Auto i Turysta" składa wszystkim Członkom P. T. Klubu i Czytelnikom „Auta i Turysty" życzenia z okazji Świąt Bożego Narodzenia i nadchodzącego Nowego Roku.

Prosimy P. T. Członków, by o wszystkich zmianach adresów natychmiast zawiadamiali Sekretarjat Polskiego Touring Klubu. Zaniedbanie tego pociąga za sobą niemożność przesyłania pisma, jak również zaproszeń na urządzane przez P. T. Klub imprezy.

Komisja Porozumiewawcza, utworzona na Wieczorze Dyskusyjnym, poświęconym sprawie drogowej w Polsce, zorganizuje się natychmiast po N. Roku. Prace prrzygotowawcze są w toku i zaproszenia na zebranie konstytuujące Komisji będą w najbliższych dniach rozesłane.

Nadchodzące do Sekretarjatu P. T. Klubu czasopisma zagraniczne turystyczne i samochodowe są wyłożone w sali klubowej do dyspozycji P. T. Członków. Dotyczy to także nadsyłanego regularnie materjału, dotyczącego specjalnie sprawy drogowej w Anglji, Austrji i Szwajcarji.

W styczniu 1931 r. odbędzie się doroczne Walne Zebranie Polskiego Touring Klubu w lokalu Klubu. O dniu i godzinie Zebrania, jak również porządku dziennym rozesłane będą osobne zawiadomienia.

W najbliższym czasie — możliwie w ciągu miesiąca stycznia Zarząd P. T. Klubu zorganizuje Wieczór Dyskusyjny, poświęcony sprawie turystyki w Polsce. Szczegóły poda następny numer „Auta i Turysty".

Komunikujemy, iż w sekretarjacie P.T.K. są do nabycia nalepki na rok 1931 **do legitymacyj zniżkowych na kolejach.**

Zawiadamiamy, iż Firmy oraz Towarzystwa nie mogą należeć do Polskiego Touring Klubu, jako członkowie zwyczajni, a tylko w charakterze członków wspierających i wówczas najmniejsza składka roczna wynosi zł. 100.—

KAŻDY CZŁONEK

NASZEGO KLUBU

OTRZYMUJE BEZPŁATNIE

NASZE PISMO

Auto i Turysta

WYDAWNICTWA POLSKIEGO TOURING KLUBU.

„7 dni w Polsce".

W sekretarjacie P.T.K. są do nabycia broszury propagandowe „7 dni w Polsce" w językach: francuskim, angielskim i niemieckim. Broszury te zostały opracowane przez V-Prezesa P.T.K., dr. Mieczysława Orłowicza, wydane zaś przez Polski Touring Klub. Broszury te wyszły w ozdobnych oprawach i przedstawiają na karcie tytułowej „Górala" Norblina, na tylnej zaś „Procesję Bożego Ciała w Łowiczu" Norblina (w jęz. niemieckim), „Wawel" Gumowskiego i „Górala" Norblina (w jęz. angielskim), „Procesja Bożego Ciała w Łowiczu" Norblina i „Wawel" Gumowskiego (w jęz. francuskim). Broszury te posiadają po 88 stron, ozdobionych 35 ilustracjami. Cena egzemplarza 1 zł.

„Piękno Polski".

W związku z Polską Wystawą Turystyczną, która odbyła się w Warszawie we wrześniu b. r., Polski Touring Klub wydał bogato ilustrowaną broszurę „Piękno Polski", opracowaną przez p. Marję Szachównę, Sekretarkę Referatu Turystyki Ministerstwa Robót Publicznych.

Ponieważ, jako podstawę dla stoisk na Wystawie przyjęto podział Polski na województwa, ten sam system został zastosowany w broszurze, gdzie opisano poszczególne województwa i jego osobliwości turystyczne w osobnych rozdziałach.

Do połowy nakładu broszur został dodany katalog Wystawy, opracowany przez dr. Mieczysława Orłowicza, w drugiej zaś połowie nakładu, przeznaczonej wyłącznie dla propagandy Polski, katalog został pominięty.

Broszura ma str. 133, a zdobią ją liczne ilustracje, które przedstawiają najważniejsze osobliwości turystyczne wszystkich województw w Polsce.

Broszura wyszła w barwnej okładce, na karcie tytułowej pomieszczono pomniejszenie „Wawelu" Gumowskiego, zaś na okładce tylnej „Górala" Norblina, które wyszły na afiszach propagandowych Polskiego Związku Turystycznego w Krakowie, względnie Ministerstwa Komunikacji.

ZNIŻKI W KINOTEATRACH.

Niniejszem komunikujemy, iż udało się nam uzyskać dla członków Polskiego Touring Klubu, za okazaniem legitymacji, zniżki w następujących kinach: Apollo, Capitol, Colosseum, Filharmonja, Hollywood, Kometa, Lotos, Mewa. Palace, Pan, Petit Trianon, Praga, Pola Negri Palace, Sokół, Splendid, Stylowy, Światowid, Tęcza, Tombola, Uciecha, Majestic, Znicz. Wysokość zniżek podamy w najbliższym komunikacie. W Teatrze Rewji „Wesoły Wieczór" 30% zniżki do krzeseł od 1 — 15 rzędu, w 2 tygodnie po premjerze za wyjątkiem sobót, niedziel i świąt.

Od 1 Stycznia 1931 r. w każdy Czwartek od godz. 8 do 12-ej odbywać się będzie

Czwartek Klubowy

Program:

Kino, najnowsze niewidziane przeboje. Karty. Pogawędka. Tańce. Muzyka pod dyrekcją K. Różewicza. Bufet na miejscu. Wejście: dla Członków zł. 2.- dla gości zł. 3.-

Zostali przyjęci w poczet członków P. T. K.

Ciszewski Józef, Grodzisk-Maz.
Gnoiński Stanisław, Biała Podlaska.
Inż. Mankowski Bolesław, Krosno.
Zellner Otto, Poznań.
Michalski Bnedykt, Przemyśl,
Kpt. Hintrhoff Eugenjusz, Przemyśl.
Klat August, Sosnowiec,
Scheibe Feliks, Leszno,
Łegosz Franciszek, Skarżasko - Kamienna,
Dr. Lorens Antoni, Krosno,
Lemke Bruno, Gniezno,
Szamowski Ryszard, Grodzice,
Inż. Murzynowski Stanisław, Kalisz.
Inż. Grosman Szymon, Częstochowa,
Horodyski Tadeusz, Sandomierz,
Juracka Stanisława, Warszawa,
Węgrzynowski Ludwik, Borysław,
Szwarc Roman, Wojkowice,
Buszkiewicz Bronisław, Poznań.
Olszyński Stefan, p. Kutno,
Inż. Moszyński Jerzy, Borysław,
Klepacki Włodzimierz, Częstochowa,
Konopka Stanisław, Sosnowiec,
Maleszewski Stefan, Sosnowiec,
Jabłonowski Jerzy, Pniewo,
Juracki Stanisław, Poznań,
Chrol-Frolewicz Dona, Sosnowiec,
Friebe Edgar, Toruń,
Milbrandt Zygmunt, Olkusz,
Jasielski Bolesław, Poznań,
Lischke Franciszek, Wolsztyn,
Fiebig Antoni, Poznań,
Dyr. Zajda Mieczysław, Wieluń,
Klauziński Klemens, Radom,
Szafirstein Moryc Sosnowiec,
Nowacki Zbigniew, Będzin,
Gonczerzewicz Edmund, Bydgoszcz,
Wanisrek Józef, Rawicz,
Niklewicz Czesław, Ostrów Wielkp.
Nitsche Franciszek, Poznań,
Becker Hubert, Borucin,
Dr. Zawidzki Franciszk, Swarzędz,
Paszkowski Aloizy, Warszawa,
Duczmalewski Alfons, Warszawa,
Nowak Jerzy, Warszawa,
Inż. Raczkowski, Zoliborz,
Rogalski Stanisław, Warszawa,
Broszkiewicz Henryk, Warszawa,
Regirer Adolf, Warszawa,
Adw. Engiel Mieczysław, Warszawa,
Kowalewski Jan, Warszawa,
Stachniewski Aleksander, Warszawa,
Moykowski Zygmunt, Warszawa,
Modzelewski Marcin, Warszawa,
Hypki Antoni, Poznań,
Reitzig Jan, Bydgoszcz,
Erdmann Paweł, Olszewko,
Kabaciński Edmund, Inowrocław,
Heydeman Rudolf, Bydgoszcz,
Klunder Franciszek, Tuchola,
Inż. Towarnicki Zygmunt, Tuchola,
Pracki Marciniec, Inowrocław,
Rolle Paweł, Linie,
Kozłowski Hugon, Bydgoszcz,
Drohojowski Adam, Tomaszowice,
Inż. Mosiewicz Adam, Przemyśl.
Górniak Seweryn, Przemyśl,
Treter Doliniarski Roman, Grochowce,
Bizanz Rudolf, Przemyśl,
Podgórny Eugenjusz, Pińsk,
Inż. Kubiński Stanisław, Mościce,
Dyr. Paszkowski Adam, Jaszczew,
Nowierski Sławomir, Włocławek,
Strzelbicki Jan Tadeusz, Krosno,
Zajączkowski Władysław, Krosno,
Dr. Lewicki Zygmunt, Krosno,
Darwoski Stanisław, Niemce,
Morawski Tadeusz, p. Gombin,
Inż. Rudowski Władzimierz, Sosnowiec,
Inż. Szczęsnowicz Marjan Jan, Skarżysko,
Inż. Mirowski Aleksander, Skarżysko ,
Gera Stefan, Przemyśl,
Dyr. Kwaśniewski Józef, Łódź,
Huttrer Oskar, Lisko-Łukawica,
Amster Maurycy, Przemyśl,
Inż. Kleiner Bronisław, Krosno,
Okolski Konstanty, Winnica,
Piątkowski Edward, Siewierz,
Szylit Edmund, Warszawa,
Najgrodzka Leontyna, Warszawa,
Krywicka Zofja, Warszawa,
Kamiński Hipolit, Warszawa,
Garwacka Grażyna, Warszawa,
Dyr. Garbusiński Leon, Warszawa,
Wyrzykowski Wincenty, Warszawa,
Dr. Wroncki Jerzy, Warszawa,



Uczestnicy Zjazdu Delegatów P. T. Klubu podejmowani przez Zarząd w lokalu Klubu.

Do POLSKIEGO TOURING KLUBU
(SEKCJA SAMOCHODOWA)

W WARSZAWIE, BAGATELA 3.

Imię i nazwisko ....

Adres ....

Zatrudnienie ....

Proszę o wpisanie mnie w poczet członków Polskiego Touring Klubu (Sekcja Samochodowa), oraz o nadesłanie deklaracji, celem uzupełnienia formalności.

.... dn. .... 1930 r.

(Podpis)

W Sekretarjacie P. T. Klubu są do nabycia:

Znak na samochód	Zł.	60.—
znaczek do ubrania	„	6.—
znaczek na czapkę	„	3.—
chorągiewka na samochód	„	3.—

DALSZE ZNIŻKI KRAJOWE.

Warszawa — Ostrowscy, zjednoczone fabryki karoserji, ul. Łucka 11 (10% zniżki).
Tuchola — Jan Wakarecki, warsztat reperacyjny, ul. Chojnicka 33 (10% zniżki).
Tuchola — Hotel Eilers (10% zniżki).
Warszawa — „Garbenzol", garaże, ul. Łużycka 8 (dla członków PTK 35 złotych zniżki).
Warszawa — „Rekord", zakład wulkanizacyjny, ul. Poznańska 6 (20% zniżki).

—:—

WARSZTATY REPERACYJNE

FLORJANA TYSZKO

zostały przeniesione z dniem 1.I. 1931 r. z Aleji Szucha 13 na ulicę Kopernika 4—6 do nowego lokalu, gdzie w nowocześnie urządzonych i doskonale wyekwipowanych warsztatach wykonuje się po cenach bardzo przystępnych remonty wszelkiego rodzaju, tak samochodów, jak i motocykli. **Dla członków P.T.K. znaczne ustępstwa!**

Z PROTOKÓŁU I-go ZJAZDU DELEGATÓW Sekcji Samochodowej POLSKIEGO TOURING KLUBU

Otwarcie Zjazdu. P. Modzelewski otwiera zjazd jako V.-Prezes PTKlubu, oraz Prezes Sekcji Samochodowej, w zastępstwie oraz imieniem Prezesa PTKlubu, p. Gen. Dr. R. Góreckiego, który w dniu tym zmuszony był wyjechać do Gdyni.

P. Modzelewski podkreśla, że S. S. stara się być zrzeszeniem właścicieli samochodów dla korzyści, jakie daje takie zrzeszenie, a równolegle S. S. zajmuje się popieraniem i rozwojem turystyki samochodowej. Następnie określił cele Zjazdu:

a) zdecydowanie, czy rozwój S. S. na prowincji ma się odbywać zapomocą instytucji oddziałów, czy delegatów;

b) ustalenie metod realizacji zamierzeń S. S.;

c) przygotowanie wniosków na walne zebranie PTKlubu, które odbędzie się w styczniu.

Po otwarciu zjazdu następuje szereg sprawozdań z działalności.

Komisja porad prawnych. Sprawozdanie z działalności tej komisji składa mec. Watrakiewicz. W szczególności Komisja rozpoczęła cykl odczytów miejscowych prelekcją o ustroju komunikacji autobusowej, wydelegowała na kongres autobusowy do Poznania przedstawiciela Klubu, dawała szereg notatek do prasy, zorganizowała bezpłatne dyżury dla członków, kompletuje podręczną bibljotekę prawniczą etc. Pozatem Komisja współdziałała z Komisją Rzeczoznawców Technicznych, gdyż w razie kolizji z prawem konieczna jest współpraca techniczno-prawnicza.

Komisja zajęła się sprawą specjalnych sądów automobilowych. Przejawia się obecnie tendencja utworzenia sądu do spraw automobilowych w celu szybszego i lepszego ich osądzania. Utworzenia odrębnego sądownictwa do spraw automobilowych należy krzewić i rozwijać na prowincji i o to prosi delegatów sprawozdawca.

Komisja Rzeczoznawców Technicznych. Sprawozdanie z działalności Komisji składa p. Tuszyński.

S. S. podjęła się uzdrowienia stosunków w sprawach automobilowych, wymagających opieki rzeczoznawcy (kupno, remont, etc.). Należy przedewszystkiem rozszerzyć działalność Komisji na prowincję.

Rzeczoznawca prowincjonalny winien występować jako członek kolegjum, którem byłaby wojewódzka lub powiatowa komisja rzeczoznawców. Istnienie komisji konieczne jest ze względu na zróżniczkowanie porad w sprawach automobilowych. Komisja prowincjonalna nie podlega centrali pod względem fachowym. Centrala może być instancją doradczą, ale nie apelacyjną, rzeczoznawca bowiem orzeka bezapelacyjnie. Komisja musi się składać minimum z 3 członków, z których jeden jest przewodniczącym. Przy urzędach wojewódzkich istnieją doradcy techniczni, których w pierwszym rzędzie należałoby pozyskać dla komisji.

Centrala ustaliła opłatę za ekspertyzę w wysokości 50 zł. Członkom przysługuje 25% rabatu. Porady nie wymagające przygotowania są bezpłatne. Nie ustalono jeszcze, czyby dla szoferów nie obniżyć opłat do 25 zł. od ekspertyzy.

O ile na prowincji w niektórych miejscowościach opłata ta okazałaby się za wysoka, to odnośny delegat lub komisja winni wnieść odpowiedni wniosek do Centrali.

Kwalifikacje rzeczoznawców winny być przedstawione przez delegatów Centrali w Warszawie.

Komisja Udogodnień. P. Maciejowski wyjaśnia, że celem tej komisji jest otoczenie podróżującego automobilisty opieką. Dotychczas nawiązano kontakt z szeregiem firm w kraju i zagranicą, referent prosi pp. Delegatów o nadsyłanie adresów hoteli, restauracji, garaży etc., nadających się do popierania przez PTKlub. PTKlub uzyskał dla swych członków przywilej wydawania tryptyków.

Komisja Delegatów. P. inż. Erlich zaznacza, że podstawą finansową Klubu są składki, ważną jest zatem kwestja ich inkasowania.

Według § 2 instrukcji istnieje podział na delegatów wojewódzkich, powiatowych i lokalnych. Należy przewidzieć podział funkcyj między delegatami. Komisja radzi, aby delegat wojewódzki zajął się zorganizowaniem sieci delegatów na swym terenie. Funkcja delegata powiatowego byłaby analogiczna do funkcji delegata wojewódzkiego. Delegat lokalny zajmowałby się werbowaniem członków. Delegat wojewódzki zajmowałby się pozatem organizacją komisji prawnych i ekspertów. Komisja proponuje również utworzenie rad wojewódzkich, które składałyby się z delegatów na terenie danego województwa pod przewodnictwem delegata wojewódzkiego. Rada wojewódzka zbierałaby się tylko dla uchwalenia ważnych spraw. Protokóły posiedzeń byłyby niezwłocznie przesyłane Centrali. Dziennik sprawozdawczy każdego delegata (bodaj w postaci zwykłego kajetu) winien być prowadzony jako wskazówka dla innych delegatów.

P. Modzelewski, sumując wyniki dyskusji, wylicza następujące uchwały zjazdu:

a) Oprzeć rozwój SS. wyłącznie na organizacji delegatów.

b) W niektórych województwach, zwłaszcza pogranicznych, zorganizować sekretarjaty delegatów wojewódzkich.

c) Opłaty członkowskie należy podnieść.

d) 1.I 1931 rozesłać delegatom marki 2 złotowe. Delegaci mogą je dać do sprzedaży również hotelom, sklepom etc., przesyłając co 2 tygodnie raport i pieniądze do Centrali.

e) Należy polecić delegatom organizowanie wycieczek, udzielanie informacyj turystycznych, etc.

f) Należy wejść w kontakt z klubami motocyklowymi, przyczem p. Modzelewski zaznacza, że winno się pertraktować z poszczególnymi klubami. Z Polskim Zw. Motocyklowym stosunki sa jaknajlepsze i mieści się on w lokalu PTK.

PRZED ZAKUPEM WOZU

OBEJRZYJ NAJNOWSZE, WZMOCNIONE I ULEPSZONE MODELE AUTOBUSÓW I SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH

FEDERAL
MOTOR TRUCK COMPANY

SILNE, EKONOMICZNE, WYTRZYMAŁE, SPECJALNIE DOSTOSOWANE DO WARUNKÓW DROGOWYCH W POLSCE

Jeneralne Przedstawicielstwo na Polskę J. WŁODAWSKI, Warszawawa, Leszno, 4, telefony: 217-67 215-60.

PRZEDSTAWICIELE REJONOWI POSZUKIWANI

g) Uznano, że należy sprecyzować obowiązki delegatów, utrzymując hierarchję podaną w instrukcji.

h) Uchwalono następujące zmiany w instrukcji:

Delegat wojewódzki winien zamieszkiwać w mieście wojewódzkiem.

Postanowiono powołać do życia wojewódzkie Rady Delegatów, których przewodniczącym będzie delegat wojewódzki.

Delegat wojewódzki ma następujące kompetencje: reprezentuje Klub, ma nadzór nad pracą delegatów w swem województwie, przedstawia kandydatów na delegatów powiatowych i lokalnych, zajmuje się organizacją zniżek i udogodnień, propagandą w prasie, oraz organizacją komisji rzeczoznawców i porad prawnych.

Kompetencje delegatów powiatowych są analogiczne do kompetencji delegatów wojewódzkich.

Kompetencje delegatów lokalnych określa § 1 instrukcji.

Delegaci lokalni lub powiatowi mogą być mianowani przez Centralę tylko po porozumieniu z delegatami wojewódzkimi.

Rozwój Komisji Rzeczoznawców na prowincji. Sprawę tę referuje p. Tuszyński, zaznaczając, że obowiązkiem delegatów jest dostarczenie fachowych i całkowicie odpowiedzialnych pod względem moralnym kandydatów.

Rozwój Komisji Prawniczej na prowincji. P. Watrakiewicz zaznacza, że dotychczas Komisja była luźnem zrzeszeniem fachowców. Rozszerzenie jej działalności na prowincji jest konieczne.

Atualną jest obecnie sprawa funduszu drogowego i Klub winien dążyć do powiększenia liczby źródeł wpływów na fundusz, by nie obciążał tylko samochodów.

Rozwój Komisji Zniżek i Udogodnień na prowincji. P. Maciejowski zaznacza, że delegaci otrzymali projekty umów z hotelami i przedsiębiorstwami. Szyldy będą gotowe w krótkim czasie i zostaną rozesłane delegatom bezpłatnie. Właściciele hoteli będą wpłacać 20 zł. tytułem kaucji. Karnety zniżkowe będą wydawane co miesiąc, 6 tygodni, a w sezonie częściej. Umowy na prowincji zawierać będą delegaci, przesyłając do Centrali podpisane umowy.

Tryptyki wydawać będzie Centrala na zasadzie wniosku delegata. W województwach granicznych delegaci będą wystawiać tryptyki na zasadzie specjalnej instrukcji.

Asekuracja. P. Modzelewski uważa, że delegaci będą musieli zająć się sami sprawą akwizycji asekuracyjnej. Klub stanie się specjalnego typu placówką ubezpieczeniową, która ubezpieczać będzie samochody prywatne członków.

Wolne wnioski: a) Delegat Związku Przedsiębiorstw Autobusowych, p. Przyłuski, radzi, aby Klub wszedł w kontakt z organizacjami autobusowemi. W najbliższym czasie ukaże się rozporządzenie Min. Rob. Publ., aby Dyrekcje Robót Publ. przystąpiły do współpracy ze związkami autobusowymi. Związek Przedsiębiorstw Autobusowych wysyła obecnie do 2000 organizacji okólnik o PTKlubie.

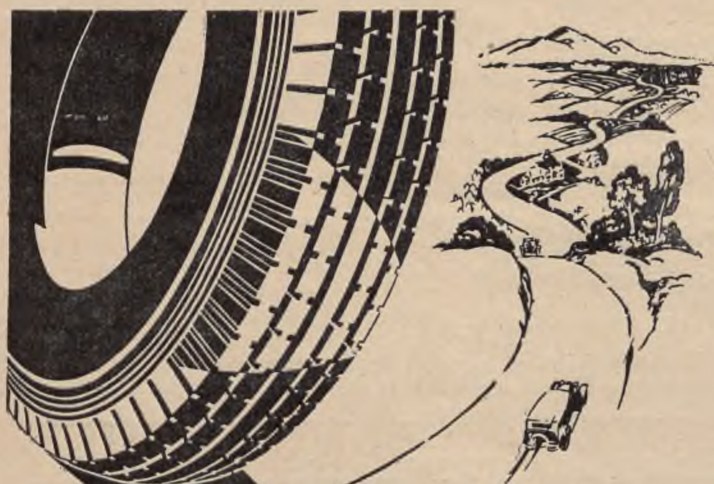
P. Modzelewski, zapytuje, czyby przez Związek nie udało się uzyskać zniżek w autobusach dla członków Klubu. P. Przyłuski informuje, że Związek traktuje sprawę tę przychylnie, i przeprowadzi ją prawdopodobnie przez organizacje wojewódzkie.

b) Rozpatrzono pisemny wniosek p. Czarneckiego o umundurowaniu delegatów i służby drogowej, analogicznie do Niemiec, gdzie przy klubach istnieje przysposobienie wojskowe samochodowe. Wniosek ten uznano chwilowo za nieaktualny, przyczem p. Modzelewski zaznaczył, że Klub zajmie się sprawą przysposobienia wojskowego samochodowego w najbliższej przyszłości. Na prowincji robią to już kluby motocyklowe.

c) Odczytano 2 wnioski p. Geislerowej: prośbę o spis właścicieli samochodów, oraz o wystaranie się o prawo wydawania przepustek turystycznych. W sprawach tych uchwalono przedsięwziąć kroki u odnośnych władz.

Na tem zjazd zakończono.

WIĘKSZY KILOMETRAŻ



Nowe opony Royal zapewniają maksymalny kilometraż. Używając opon Royal zmniejszycie koszt eksploatacji Waszego samochodu.

ZAPEWNIA
NOWEGO
TYPU OPONA
ROYAL

...na opona do nowoczesnego samochodu

PRECZ z KORBĄ, AKUMULATOR
Z.A.T. JEST NIEZAWODNY



ZAKŁADY AKUMULATOROWE
SYST. „TUDOR" SP. AKC.
WARSZAWA, ZŁOTA 35 TEL. 404-94
ODDZIAŁY: BYDGOSZCZ, UL. BŁONIE 7. TEL 13-77.
POZNAŃ, UL. MOSTOWA 4a TEL 11-67.
LWÓW, UL. NABIELAKA 21, TEL. 52-35.
KATOWICE, UL. ŚW. PAWŁA 6. TEL. 26-50.



OLEJE I SMARY SAMOCHODOWE

PRODUKCJI

ANGIELSKO-HOLENDERSKIEGO KONCERNU

SHELL

SKŁADY:

W WARSZAWIE
„ KRAKOWIE
„ LWOWIE
„ CZĘSTOCHOWIE
„ POZNANIU

W WILNIE
„ BIAŁYMSTOKU
„ ŁODZI
„ BYDGOSZCZY
„ KATOWICACH.

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ

POLSKA FABRYKA EKSTRAKTÓW GARBARSKICH

SPÓŁKA AKCYJNA

SMOCZA 43. WARSZAWA, TEL. 319-51.

Redakcja i Administracja: Warszawa, Bagatela 3. tel. 841-27. Redaktor naczelny przyjmuje we wtorki od 13-ej do 14-ej. Rękopisów nie zwraca się.

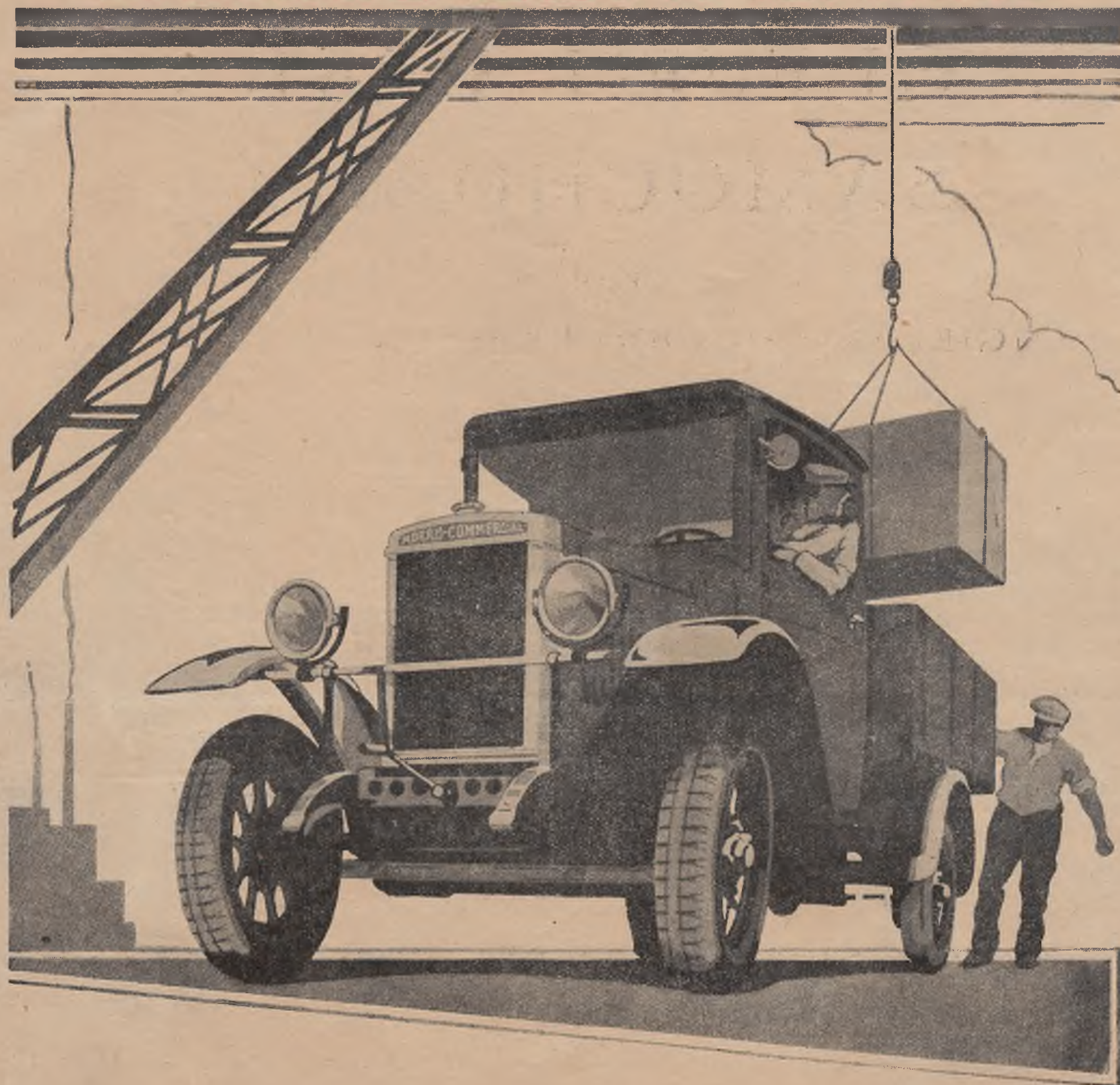
Prenumerata roczna Z. 16.—, półroczna Z. 9.— wraz z przesyłką. Konto P.K.O. 22990.

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona Z. 1000.—, 2/3 strony Z. 700.—, 1/2 str. Z. 550.—, 1/3 str. Z. 400.—, 1/6 str. Z. 220.—. Ogłoszenia mniejsze niż 1/6 strony po Z. 2.— za milimetr jednoszpaltowy przy układzie strony trzyszpaltowym. Ogłoszenia dwubarwne o 50% drożej. Administracja nie odpowiada za terminowy druk ogłoszeń i nie przyjmuje zastrzeżeń w sprawie miejsca ogłoszeń.

Redaktor odpowiedzialny: **Edward Szner.** Wydawca: **„Auto i Turysta“,** Sp. z o. o.

Druk. Zakł. Druk. W. Piekarniaka, Ordynacka 3, tel. 644-59.

MORRIS-COMMERCIAL



AUTOKARY — CIĘŻARÓWKI — AUTOBUSY

najlepiej nadają się do wszelkich celów, czego dowodem jest kilka poniższych dostaw tegorocznych:

Rząd Angielski Indji Wschodnich	850 wozów	Armja Indji Holenderskich	10 wozów
Anglo-Persian Oil Co.	160 „	Egipskie Koleje Państwowe	8 „
Rząd Sjamu	49 „	Rząd Łotewski	6 „
Bułgarskie Ministerjum Wojny	12 „	Poczta Belgjska	4 wozy

ODDZIAŁ FABRYCZNY

MORRIS COMMERCIAL Sp. z o. o.

WARSZAWA, TWARDA 64, TELEF. 546-40 (centrala) i 626 03.